№6 (948) ИЮНЬ 2010 WWW.ZR.RU



ДЕЛОВАЯ ВСТРЕЧА

MERCEDES-BENZ E 350 • BMW 535i • JAGUAR XF 20

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 10006

ЛАДА 4×4: ВАЖНЫЕ НОВШЕСТВА 66



PEUGEOT ДЛЯ СИЛЬНЫХ ЭМОЦИЙ 76



ГИГАНТСКИЕ ШАГИ ПЕКИНА 144





Антон Чуйкин, главный редактор

Если бы я вел блог



…то писал бы путевые заметки – что увидел, о чем подумал по дороге на работу (полтора часа за рулем). Например.

Понедельник. Заметил: выезжая в одно и то же время плюс-минус 20 минут, по дороге встречаешься с уже знакомыми машинами/людьми. Если они чем-то выделяются – запомнишь. Вот на прошлой неделе обратил внимание на «Сайбер» с девушкой за рулем. Сегодня решил, что «сайберов» становится больше – ан нет, та же девушка обогнала меня по правому ряду. Давайте знакомиться!

25 комментариев

Вторник. По радио: «Пробка на Ленинском, Ярославка еле ползет, на ТТК авария». Во-первых, пока человек напишет SMS, пока сообщение дойдет, пока диджей его прочтет – ДТП уже, скорее всего, растащат. И во-вторых, будто я без радио не знаю, что по утрам Ярославка всегда ползет! Бесполезная информация. А вы ею пользуетесь?

101 комментарий

Среда. Мне кажется или вправду прибавилось машин с наклеенным объявлением «Продаю»? Может, в самом деле рынок оживает – надолго, не только на весну? И очереди в автосалонах не только оттого, что дилеры начали правильно работать по заказам, но и потому, что спрос возрос? А вы что продаете/покупаете?

77 комментариев

Четверг. «Установлено соединение со спутниками» – наконец порадовал навигатор, когда мы уже почти приехали. Почему так долго их искал? И почему снова потерял – аккурат на перекрестке? Дело в навигаторе или в местности (в Европе спутники «есть» всегда)? Вы как думаете?

143 комментария

Пятница. В «Ашане» услышал реплику покупателя: «Смотри-ка, а синих ведерок у них уже нет…». Великая сила Интернета: виртуальное отношение к мигалкам выплеснулось в реальную акцию. Ролик Андрея Хартли показал центральный телеканал. То, что последовало за «живым щитом» на МКАД, за ДТП на Ленинском проспекте, – примеры нашего общего влияния. Каково ваше отношение к действенности Интернета?

222 комментария

P.S. *Количество комментариев я привел, чтобы соблюсти форму блога. Очень надеюсь, что реальные числа окажутся больше. Потому что заголовок поменяется: вместо «Если бы я вел блог» – «Я веду блог», с 1 июня, на сайте zr.ru*

Его темы и, главное, вашу реакцию и ваши подсказки мы, конечно, будем использовать и в журнале. Например, в июле опубликуем большую статью о навигации. Продолжение тем «среды» и «пятницы» (см. выше) читайте в этом номере, в разделах «Авторынок», «Экономика» и «Безопасность».



32 ЭВОЛЮЦИЯ ЖАНРА
«Фольксваген-Туарег»

38 ШЛЯГЕР С ПРОДОЛЖЕНИЕМ
«Ниссан-Кашкай»

58 В СЛУЖБУ И В ДРУЖБУ
«ФИАТ-Добло», «Пежо-Партнер»



42 МЕЧУЩИЙ ГРОМЫ И МОЛНИИ
«Ауди-RS5»



126 ОТ НЕУДА ДО «ОТЛИЧНО»
Рейд по техцентрам «Мицубиси»

50 ВЕСЕЛЫЕ СТАРТЫ
Спецтест: самоблокирующийся дифференциал

108 БОЛЬШИЕ МАНЕВРЫ
Подбираем вседорожник

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Грузовик.


170 МЫШИНАЯ ВОЗНЯ
«Шевроле-Ланос» в деталях
214 ТРУДНО БЫТЬ НАБЛЮДАТЕЛЕМ
Формула-2
196 ПОСЛЕ ПАУЗЫ
«Комтранс-2010»
238 СТРАНА ФУТБОЛА И ПИКАПОВ
К чемпионату мира по футболу в ЮАР
SCANIA
LUDI
bwracing

Встреча на Угре

Проект развернули три года назад, основные инвестиции сделали в разгар кризиса – у российского завода «Пежо-Ситроен-Мицубиси» непростое начало биографии. Каким будет продолжение? Прогнозы начали приобретать оптимистичный если не характер, то оттенок, когда чуть больше месяца назад в Калуге дали старт производству – точно по плану, 23 апреля. Официальную встречу кузовов и силовых агрегатов наблюдали Владимир Соловьев и Антон Чуйкин.

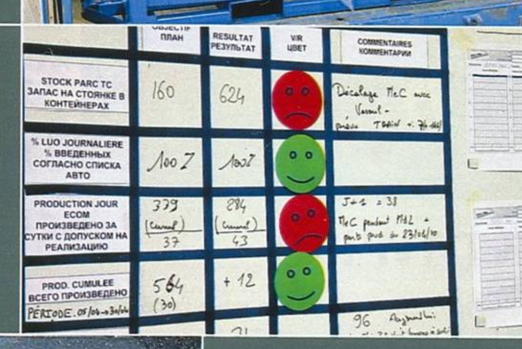


В Калуге собирают «Пежо-308» с мотором 1,6 л (120 л.с.) и механической либо автоматической коробкой. Машины российской сборки отличаются от французских увеличенным на 10 мм клиренсом, более емким аккумулятором, металлическим листом защиты двигателя, набором автомобилиста (его уложат в багажник прямо на заводе), салонными ковриками и продленной до трех лет гарантией. В комплектации – противотуманные фары, обогрев сидений, электрические стеклоподъемники спереди и сзади. Цена – от 599 тыс. руб. (с учетом скидки 83 тыс. руб.).

Машина упакована в целлофановый пакетик... Из Сошо, где расположен один из заводов «Пежо», приходят полнокомплектные кузова, силовые агрегаты, подвески, крепеж, коммуникации, колеса. Пока сборочный цикл подразумевает соединение этих частей, заправку автомобиля и проверку.

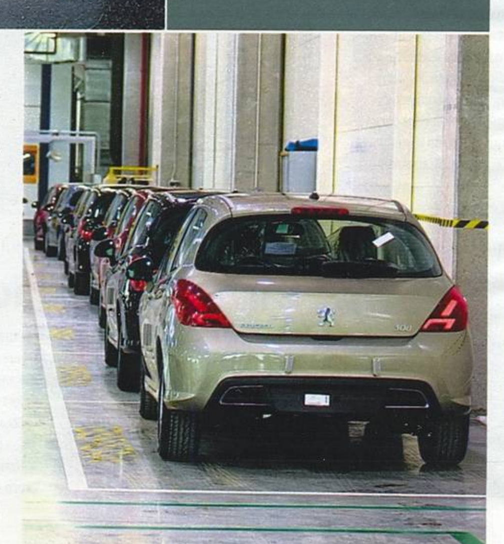


В торце сборочного цеха, у мест для отдыха и совещаний, – доска, на которой наглядно представлены результаты работы. Выполнил план – тебе улыбнется зеленая рожица, нет – за тебя расстроится красная.



За правой передней дверью обнаружилось главное отличие калужской машины: шильдик российского завода «Пежо-Ситроен-Мицубиси» – PCMA Rus. На этом предприятии в 2012 году будут работать 3 тыс. человек в три смены. Сотрудники трех компаний уверены: завод станет самым современным в отрасли.

«Триста восьмые» выстроились в шеренгу в новеньком цеху. В этом году в России выпустят 25 тыс. машин моделей «Пежо-308», «Ситроен-С4» (производство начнут летом) и «Мицубиси-Аутлендер XL» (последние – с декабря; позже компанию им составят аналогичные французские модели) по технологии SKD (крупноузловая сборка). План следующего года – 50 тыс. машин, на 2012-й – 125 тыс. При таких объемах уже потребуется производство полного цикла: сварка – окраска – сборка. Возможно, появится оригинальная модель – седан компакт-класса.





Тьери ПЕЖО (Thierry Peugeot), председатель наблюдательного совета «Пежо-Ситроен» (ПСА):

– Мы очень рады, что наконец и в России появилось наше производство. Если не ошибаюсь, первую машину компания «Пежо» продала в вашей стране в 1898 году, то есть всего через восемь лет после появления самого первого автомобиля марки. Машина отправилась в царский гараж. Пришлось изрядно подождать, пока мы вновь полноценно утвердились в России.

Как сказал генеральный директор ПСА Филипп Варэн, российский рынок – в числе трех приоритетных для компании. Я как председатель наблюдательного совета также отстаиваю эту точку зрения. Калужский проект родился всего три года назад. И что особенно важно, компания не приостановила его, несмотря на мировой экономический кризис. Мы воодушевлены запуском завода и верим в то, что вскоре российский рынок станет первым в Европе. Мы просто обязаны быть здесь.



Сергей ЖИВОВ, мастер смены системы качества:

– Я автомобилист в третьем поколении. Родился в Калуге, учился, защитил диссертацию и работал в столице, в МАДИ. Вернулся домой, когда здесь начала бурно развиваться автомобильная промышленность. На заводе обеспечиваю работу системы качества и контроля. Строгое выполнение стандартов дает потребителю защиту от возможных дефектов. Для контроля качества на заводе есть специальный трек, где тестируем автомобили. В день выпускаем сейчас в среднем 40 машин.



Volkswagen Touran

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1200 см^3; мощность – 77 кВт (105 л.с.); максимальный крутящий момент – 175 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – автоматическая 7-ступенчатая.

КУЗОВ:
7-местный 5-дверный; база – 2678 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4494×1794×1674 мм; объем багажника – 121/1913 л. Шины – 195/65R15.

РАСХОД ТОПЛИВА:
в загородном/городском/смешанном европейском циклах – 5,2/7,2/5,9 л/100 км.

«Туран» – как птичка

В Лейпциге состоялась мировая премьера нового «Фольксвагена-Туран» – самого продаваемого немецкого минивэна.

Об «умных» фарах мы еще поговорим, а пока – о фишке новинки: это особо экономичные двигатели небольшого рабочего объема. Так, дизель TDI BlueMotion Technology при мощности 105 л.с. и семи пассажирах в кузове расходует в среднем всего лишь 4,6 л топлива на 100 км. Та же мощность у бензинового 1,2 TSI с непосредственным впрыском, и в нем тоже удалось «воспитать» весьма умеренный аппетит. В общем же у нового «Турана» восемь моторов на выбор, все с турбонаддувом. Можно выбрать одну из двух коробок передач с двойным сцеплением: 6-ступенчатую или 7-ступенчатую. В первой использованы ламельные сцепления, работающие в масляной ванне, во второй – сухие. Именно семиступка помогает «Турану» показать завидную экономичность.

Автомобиль под завязку начинен электроникой. С нею, например, легко припаркуешься в автоматическом режиме. Фары с системой Light Assist не ослепят встречных дальним светом. Теперь такая система не только у биксеноновых ламп, но и у обычных, галогенных.

Даже базовая комплектация Trendline содержит климатическую установку, магнитолу, воспроизводящую CD- и MP3-форматы, электростеклоподъемники и дневной свет. Если доплатить, можно оборудовать машину датчиком дождя, многофункциональным цветным сенсорным дисплеем, системой адаптивного управления подвеской DCC, камерой заднего вида и огромным панорамным подъемно-сдвижным люком в крыше.





Тяга к прекрасному

Первым российским клиентом, получившим новый «Ауди-А8», стал Государственный музей изобразительных искусств им. А.С. Пушкина. Немецкий производитель не только передал в дар полноприводную флагманскую модель, но и, войдя в состав попечительского совета музея, обещал оказывать финансовую помощь. Похоже, совсем не случайно рекламную кампанию модели проводят под лозунгом «Искусство прогресса».

Впечатляющие характеристики и облик автомобиля представительского класса сродни искусству.

Наш первый пикап

На заводе «Соллерс-Дальний Восток» стартовало производство новой модели корейского вседорожника-пикапа «СанЙонг-Актион Спортс». Он стал первым иностранным пикапом, локализованным в России.

К концу года с конвейера сойдет около 1200 таких машин. Этот автомобиль станет самым доступным в линейке вседорожников, собираемых на заводе во Владивостоке (здесь выпускают также «СанЙонг-Кайрон» и «Актион»). Цены на «Актион Спортс» начинаются с отметки 620 000 рублей, при этом жители Приморского края заплатят на 21 000 рублей меньше.



Ритуал в краю нарзанов

Российская премьера «Ситроена-С3» состоялась в Приэльбрусье. В пышущем здоровьем краю, где из-под каждого камня струится целебный нарзан, а горы не расстаются с мохнатыми шапками облаков, и прошел обряд смены поколений С3. Долгожитель-предшественник держался в строю с 2001 года. Новобранец сохранил приверженность семейным формам и размерам, лишь по паре сантиметров прибавив в длину, ширину и высоту. Но появились в нем и новые черты. Залихватски сдвинутая на затылок «фуражка» крыши открывает красу и гордость модели – огромное ветровое стекло «Зенит» (оно обойдется примерно в 40 000 дополнительных рублей). Заметно увеличился салон, и в нем стало комфортнее, снизился уровень шумов. Переработана передняя и задняя подвески, благодаря чему ход у нового С3 более плавный.

По дороге в Россию С3 «потерял» всю гамму дизельных двигателей, которые, как считают в компании, из-за высокой цены не будут пользоваться у нас спросом. Предлагают три бензиновых: 1,4 л мощностью 75 и 95 л.с., а также 120-сильный 1,6 л. От роботизированной коробки, не выдерживающей длительной езды в пробках, отказались и в самой Европе. Теперь С3 оснащают только 4-ступенчатой с гидротрансформатором и 5-ступенчатой механикой. Автоматом будут комплектовать лишь версии с моторами 1,6 л, по цене от 604 000 рублей. В полной экипировке с богатым дополнительным оборудованием С3 может стоить до 850 000 рублей. Начальная же цена – 487 000 рублей за машину с мотором 75 л.с и ручной коробкой – вполне конкурентоспособна на фоне стоимости одноклассников «Фольксвагена-Поло», «Форда-Фиеста», «Пежо-207», «Хёндай-i20».



КОРОТКО

21 000 рабочих мест сократил недрогнувшей рукой Карлос Гон на фирме «Ниссан», когда своей волей руководителя закрыл три сборочных и два моторостроительных завода. Но есть у компании и оптимистичные вести: потребители из США скупили почти треть всей продукции «Ниссан», в первую очередь пикапы и вседорожники.

1 литр бензина на каждые 50 литров заправки обещает экономить новое топливо Shell FuelSave Super. Разработанная для него присадка снижает потери на трение (прежде всего в зоне между верхним поршневым кольцом и стенками цилиндра), а еще эффективно удаляет отложения со впускных клапанов. Интересно, что в Германии новый сорт топлива продают по такой же цене, что и обычный «Супер-95».



187 км/ч развил электрический MINI E Race в ходе заезда по Северной петле Нюрбургринга. Дистанцию в 20,8 км он преодолел за 9 мин 51,45 с. Электромотор мощностью 204 л.с. получал энергию от 5088 литий-ионных аккумуляторных ячеек. Пилот Томас Егер, делясь впечатлениями после заезда, особо отметил, что в работу идет весь крутящий момент двигателя, независимо от его оборотов, и что в салоне электроболида... очень тихо.



Взмахнув крыльями

Очень давно зрители фильма «Мертвый сезон» не могли и мечтать о подобном автомобиле. Теперь мечтать можно: «Мерседес-Бенц SLS AMG» представлен и в России.

Рассказывать о новинке довольно сложно: все время сбиваешься на эти самые поднимающиеся вверх двери «крыло чайки», будто в автомобиле больше и нет ничего интересного. Однако это далеко не так. В нем воплощены самые современные технологии автомобилестроения, будь то кузов на алюминиевой пространственной раме, или коробка передач, уехавшая от двигателя к заднему мосту (для этого пришлось вместо тяжелого металлического применить карбоновый вал, проходящий внутри защитной трубы), или сам мотор, с легкостью выдающий 571 л.с.

Тот, из фильма, предшественник лихо крутил задом на песчаном пляже, этот – позволит загнать стрелку спидометра за отметку «300». И какая разница, сколько там литров бензина будет израсходовано! Хотя, надо сказать, SLS AMG весьма экономичен.

Интересно, а как обстоит дело с безопасностью? Разработчики уверяют, что с ней все в полном порядке: расположенный низко центр тяжести обеспечивает отменную устойчивость на дороге, а восемь эйрбегов (это для двухместного автомобиля!) в случае чего примут в свои объятия все части тела.

Сейчас, наверное, надо было бы перейти к перечислению электронных помощников водителя, похвалить «мертвые» керамические тормоза. Но зачем? Достаточно сказать: на машине не экономили, да и предназначена она для тех, кто считает деньги миллионами.

Mercedes-BENZ SLS AMG

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 8/32/6208 $см^3$; мощность – 420 кВт (571 л.с.) при 6800 об/мин; максимальный крутящий момент – 650 Н·м при 4750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; коробка передач – автоматическая 7-ступенчатая.

КУЗОВ: 2-местный 2-дверный; база – 2680 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4638×1939×1262 мм; объем багажника – 176 л; снаряженная масса – 1620 кг. Шины – 265/35R19 спереди, 295/30R20 сзади.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 317 км/ч; разгон до 100 км/ч – 3,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 13,2 л/100 км.



Почему проснулся вулкан?

Исландский вулкан Эйяфьятлайокудль достал своим пеплом всю Европу. Но почему он взорвался именно сейчас? Пока ученые гадают над спусковым механизмом природного явления, предложим свою ненаучную версию: мало кто знает, но всего за пару часов до извержения поверхность горы сотрясали колеса довольно тяжелого пикапа «Тойота-Хайлюкс», специально подготовленного для рискованной экспедиции фирмой Arctic Trucks.

Ниже, шире, быстрее

В Нью-Йорке публике показали «Субару-Импреза WRX STI» 2011 модельного года. Но на дороги она выедет уже в нынешнем году. Вот какие они странные, эти американцы.

Subaru Impreza WRX STI

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/2457 см^3; мощность – 227 кВт (305 л.с.) при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 393 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 4-дверный; база – 2624 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4580×1796×1471 мм; объем багажника – 320 л; снаряженная масса – 1535 кг. Дорожный просвет – 150 мм. Шины – 245/40R18.

Три последние буквы означают Subaru Tecnica International – так называется спортивное подразделение материнской компании Fuji Heavy Industries. И стало быть, эта версия еще круче заряжена, чем обычная WRX. Чтобы увеличить силу сцепления задних колес, на седане установили огромное антикрыло, прижимающее болид к земле. Водитель (или все же пилот?) может настроить полный привод под себя: режимов работы межосевого дифференциала аж девять. Название системы – DCCD (Driver Controlled Center Differential). Систему стабилизации VDC тоже можно отрегулировать по порогу срабатывания или отключить вовсе. Передний и задний дифференциалы выполнены по схеме с повышенным трением. Словом, сделано все, чтобы автомобиль не замешкался на старте.

Впрочем, без соответствующего двигателя толку от всего вышеперечисленного немного. Он, конечно, оппозитный и развивает впечатляющие 305 л.с. всего из четырех цилиндров. Помогает ему в этом турбонаддув с интеркулером. А еще система Dual AVCS, регулирующая фазы открытия как впускных, так и выпускных клапанов.

Разработчики хорошо знают, что американцы тяготеют к коробкам-автоматам, однако в машине только механика, притом 6-ступенчатая. Автомобиль будто просится на российские дороги: его приличный клиренс и двигатель, рассчитанный на бензин А91, у нас точно оценят.



Российские масла итальянского розлива

G-Energy – так названы новые синтетические и полусинтетические масла, которые «Газпромнефть» будет изготавливать на итальянском заводе в городе Бари. До конца 2010 года их ассортимент расширится до 40 наименований. Предполагается, что продукция найдет спрос не только в России, но и в Европе. Дизайн канистр и само имя бренда разработал маэстро Джорджетто Джуджаро. Разумеется, новые масла созданы в полном соответствии с требованиями ведущих мировых автопроизводителей, так что их можно будет без опаски заливать в двигатели современных машин.



КОРОТКО

- Что делать, если на «Смарте» вышел из строя двигатель? На выставке в Ганновере ответ дал Даниэль Шперлинг, когда продемонстрировал комплект, позволяющий за четыре дня превратить машинку в электромобиль. После пересадки мотора авто сможет пробежать без бензина и без подзарядки до 180 км. Переоборудованный «Смарт» поступит в продажу по цене 33 000 евро.

- Русский седан «Фольксвагена» предстанет перед широкой публикой уже в июне. Перед премьерой несколько подробностей о нем. Длина – 4384 мм, объем багажника – 460 л, двигатель объемом 1,6 л развивает 105 л.с. Шестиступенчатая коробка передач может быть и механической, и автоматической.



Кузов оцинкован, подвеска адаптирована для плохих дорог. Цена – от 10 000 евро. Такая по карману многим.

- Ко всеобщему удивлению, страдающая от дефицита электроэнергии Эфиопия представила в Аддис-Абебе электромобиль Solaris Elettra собственной сборки, за 12 000 долларов. Машины, по шесть штук в неделю, собирает сотня рабочих. Комплектующие для сборки поступают из Китая, Кореи и Сингапура.

- У ФИАТа новый президент – им стал Джон Элканн, 34-летний внук легендарного Джованни Аньелли. Старик перед смертью как раз и завещал свой пост Джону. Завещание исполнено.



Почем фунт евро?

Новый БМВ пятой серии – объект повышенного внимания покупателей и повод для беспокойства конкурентов. На фоне грандов бизнес-класса новинку рассматривал Сергей Канунников. Фото Александра Кульнева.

MERCEDES-BENZ E 350

3,5 л, 272 л.с., 7-ступенчатый автомат, комплектация Avantgarde, опции.



От ставшего избитым термина «универсальность», похоже, никуда не деться – даже говоря о престижных, дорогих седанах. Ведь их покупатели ждут не только завистливых взглядов друзей и соседей, но и комфорта, а еще – не всегда легко сочетаемой с ним спортивности. Немногие готовы пожертвовать одним ради другого. Мы же, не скрывая ни сильных, ни слабых сторон испытуемых, попробуем отыскать компромисс.

BMW 535i

3 л, 306 л.с., 8-ступенчатый автомат, комплектация индивидуальная.

JAGUAR XF

3,0 л, 238 л.с., 6-ступенчатый автомат, комплектация Portfo io.



ОСОБНЯК НА ОСТРОВЕ

Как ни гляди, в этом кошачьем оскале есть нечто магическое! Притягивает сначала взгляд, а затем и руки к элегантному темно-серому рулю. Как и подобает машине легендарной марки, «Ягуар-XF» во многом стоит особняком – недаром его делали на острове, где ездят по другой стороне улицы, а обедают, когда в иных странах успели отужинать.

Салон оформлен со вкусом, но без помпезности. Грамотно подобрано сочетание форм, цветов и материалов. Бедновато выглядит лишь дисплей, да и навигация не русифицирована. За такие-то деньги!

Пустил мотор – и сразу захотелось его заглушить и еще раз завороженно понаблюдать, как сами собой открываются дефлекторы системы вентиляции, а из бокса между сиденьями выезжает кругляш управления коробкой передач, схожий с ручкой настройки старой радиолы. Поначалу не очень привычно, но стоит освоить, чтобы произнести: «Да, это «Ягуар»!».

В машине хорошее сиденье с множеством регулировок, понятные и доступные органы управления. Вот только кнопка омывателя стекла зачем-то засунута в торец подрулевого переключателя. Она к тому же какая-то тугая.

Приземистый, самобытный силуэт машины – объяснение посредственной обзорности. Мощные передние стойки наклонены уж очень сильно и в городе



Кругляш селектора коробки вальяжно выезжает при включении зажигания. Возле него кнопки управления системами безопасности.

Британское кресло – со всеми возможными регулировками. Лишь подголовник двигать вперед-назад приходится вручную.

Jaguar XF

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Седан дебютировал в 2007 году, в 2009-м появились новые моторы.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 3 и 5 л (238–510 л.с.), дизельный 3 л (275 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Luxury, Premium Luxury, Portfolio, XFR.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
2 000 000–4 100 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Нарядный салон, неплохая управляемость, относительно просторен сзади.

– Посредственная обзорность, жесткая подвеска.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,2** полная оценка по категориям в конце статьи

Машина для артистичных натур, знающих толк в неординарных, ярких решениях.

мешают. Но представьте, что вы в купе, – простили?

На «Ягуар» оборачиваются, хотя он и не нов. Дело не столько в дизайне, сколько в потрясающем звуке 3-литровой «шестерки». В салоне звуков этого британского гимна ровно столько, сколько надо: завораживает при резком разгоне, на крейсерских скоростях не мешает. Динамика машины с 238-сильным двигателем не ошеломляет, но вполне достаточна, чтобы не вырабатывать у водителя комплексы. Тормоза в обыденной жизни нормальные. Инструментальных замеров не проводили, но, по субъективным ощущениям, при экстренной остановке педаль в какой-то момент становится слишком жесткой, а усилие на ней перестает соответствовать замедлению.

На ровной дороге «Ягуар» чувствует себя отлично, передавая это настроение водителю. Но маленькие колдобины подвеска воспринимает возмущенно, крупные – болезненно. Колейности машина тоже не любит: передние колеса нервно ищут нормальную, сообразную такому автомобилю дорогу. На коротких дистанциях это напрягает не сильно, на стайерских может утомить.

Маловат дорожный просвет, невелик багажник, тесен задний диван. Но все же с сожалением расстаюсь с этой своеобразной, притягивающей машиной. Гляжу в глаза фирменной «кошке»: может, и ей со мной интересно?



ЖИЗНЬ В ПРИЦЕЛЕ

Трехлучевой прицел, венчающий длинный черный капот, тоже многих завораживает, подобно «ягуаровой» «морде». Кстати, прицел этот, по-моему, вовсе не настраивает на агрессию. Скорее наоборот: мир в нем выглядит ярче, светлее и гармоничнее.

«Мерседес-Бенц Е» обволакивает комфортом, дарит уверенность в надежности и безопасности. Кажется, ни с машиной, ни с теми, кто в ней, ничего плохого никогда не случится. Временами даже испытываешь ощущение, будто машина чувствует свое превосходство, а ты не очень-то ее достоин.

Автомобиль поначалу подавляет количеством кнопок, а освоение меню компьютера (даже если речь идет о такой простой операции, как запоминание новой радиостанции) требует терпеливой вдумчивости. Проще сделать вид, что мне все это не больно-то нужно, и наслаждаться плавным, бесшумным полетом массивного кузова над дорогой. Все неровности остались там, внизу, в другом мире. Кстати, у «Мерседеса» еще и очень солидный дорожный просвет.

А вот резких движений рулем не нужно! Автомобиль ощутимо и даже как-то возмущенно кренится. Ре-



Логика ручки управления компьютером понятна, но меню чересчур мудреное. Слева от кругляша – переключение настройки шасси.

Возле сидений – опционные выключатели массажера и бокового подпора кресел на поворотах.

Mercedes-Benz E

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Автомобиль с задним или полным приводом стартовал в 2009 году. Покупателям предлагают его с кузовами седан, купе, универсал, кабриолет.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,8–6,2 л (184–525 л.с.), дизельный 2,1 л (204 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
автоматическая 5-ступенчатая или механическая 6-ступенчатая (версии 200 и 250), автоматическая 7-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Elegance, Avantgarde, особые серии.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 650 800–5 102 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Комфортен, отличные тормоза, самое удобное заднее сиденье, огромный багажник.

Перегруженные панель приборов и меню, разница в поведении автомобиля в комфортном и спортивном режимах невелика.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,8** полная оценка по категориям в конце статьи

Безапелляционно убеждает в своей надежности, солидности, прочности.

акции не сказать чтобы замедленные, скорее сдержанные и неторопливые. По крайней мере, в сравнении со вторым «немцем» этого теста.

Но вернемся в мир с путеводным прицелом.

Сознаюсь в небольшом обмане: на тесте – версия E 350, которую с этого года продают лишь полноприводной. У модификации E 300 мотор примерно на 40 л.с. слабее. Но инструментально динамику мы не мерили да и гонок не устраивали. Уверен: в обыденной жизни в любых режимах и на любых оборотах разницу ощутить нелегко. Благодаря в том числе отменной семиступенчатой коробке передач, которая «пристраивает» силы к колесам именно так, как надо.

Удивительное ощущение возникло, когда на динамометрической дороге затормозил со 140 км/ч в пол. Можно спокойно отпустить руль и наслаждаться тем, как мощно, ровно, неуклонно замедляются 1700 кг дорогого металла, добротного пластика, породистой кожи.

Все-таки, чтобы ездить на этой машине, ей надо соответствовать: не суетится и не спешить, не пытаться делать из престижного седана гоночное купе. И смотреть на мир через трехлучевой прицел с добродушием.



СУММА ТЕХНОЛОГИЙ

Фотограф ругается: черный салон БМВ-535i снимать трудно. Проектировал интерьер если не аскет, то педант. Даже светлые металлические вставки выглядят сурово, в расположении приборов, основных и вспомогательных органов управления нет и намека на развлекательность.

Мое бурчание о недостатках джойстика коробки передач с двумя кнопками или о сложном (несмотря на все старания инженеров) меню компьютера – реакция чисто возрастная. Сетовать на это – все равно что сожалеть о шарме катушечных магнитофонов и удобстве фар, в которых можно было поменять лампочку за считаные секунды. К такой простоте мир уже не вернется, по крайней мере в обозримом будущем.

Будем уживаться с тем, что дано. Тем более что иные ультрасовременные опции – скажем, видеокамеры, создающие отличную обзорность не только назад, но и возле передних крыльев, прибор ночного ви-



Парковаться с помощью дисплея удобно, но зазоры он указывает с большим запасом. Впрочем, лучше уж так…

Слева от столь любимого инженерами БМВ джойстика – переключение режимов подвески и кнопка выключения ESP.

BMW 5 Series

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

«Пятерка» шестого поколения появилась в 2010-м. Пока можно купить только седан.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 3–5 л (204–407 л.с.), дизельные 3 л (204–245 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
автоматическая 8-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
индивидуальные.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
2 050 000–3 100 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Отличные динамика и управляемость, широкие возможности настройки шасси.

– Очень тесно сзади, нет запасного колеса, даже докатки.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,9** полная оценка по категориям в конце статьи

Высокотехнологичный, совершенный аппарат заинтересует тех, для кого «ездить» и «управлять» – разные понятия.

дения – действительно полезны. К тому же «пятерке» прощаешь все излишне сложные навороты, едва садишься за руль. Придумать более совершенное сиденье, кажется, уже нельзя! Оно хватко держит корпус, обеспечивает подколенную поддержку даже самым длинноногим, но не давит и не сковывает. В таком кресле одинаково удобно мучить машину на полигоне, оценивая управляемость, и безостановочно ехать сотни километров. Нажимаем на педаль?

Было бы удивительно, если бы триста с лишним сил, снятых с 3 л, не придали машине потрясающей динамики. Полное впечатление, что и достигнув 100 км/ч БМВ продолжает ускоряться в прежнем темпе. В паре с шедевром баварских моторостроителей работает восьмиступенчатая коробка (любопытно, что коробки по числу передач разложились в тесте, как и места). Справедливости ради: при нажатии педали в пол агрегат все же задумывается. Но в подавляющем большинстве повседнев-



Голубоватые циферблаты – на любителя, но к информативности претензий нет.

«Ягуар» очаровывает небанальным, изящным интерьером. Лишь дисплей на общем фоне простоват.

Спидометр перегружен мелкими символами. Подрулевой селектор коробки передач поначалу непривычен, но в целом удобен.

«Мерседес» несколько подавляет обилием кнопок. Зато обволакивает комфортом и покоряет солидностью.

Придраться к приборам БМВ сложно. Плоховато видно лишь символ режима настройки шасси.

Интерьер – воплощение технократизма. Этот стиль не приемлет финтифлюшек.

ных ситуаций работает очень быстро и мягко.

От этой машины ждешь бескомпромиссно жесткой подвески. Предыдущая «пятерка» примерно такой и была. Нынешняя сильно изменилась. В режиме настроек *Comfort* машина мягкая почти по-американски. На наших дорогах кого-то даже может укачать. Таким предпочтительней *Normal.* А вот увидев на панели приборов символ *Sport*, будьте уверены: им отмечен именно тот аппарат, которого ждет большинство поклонников баварской марки. Коробка мгновенно подтыкает передачу пониже, подвеска становится заметно жестче. Это действительно спортивный автомобиль, даром что четырехдверный.

Даже в комфортном режиме БМВ реагирует на малейший тол-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ			
Общие данные	**JAGUAR XF**	**MERCEDES-BENZ E 350**	**BMW 535i**
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4961/1877/1460	4868/1854/1471	4899/1860/1464
база	2909	2874	2968
колея спереди/сзади	1559/1605	1585/1604	1600/1627
Объем багажника, л	500	540	520
Радиус поворота, м	5,7	5,6	6,0
Масса снаряжен./полная, кг	1679/2215	1735/2260	1775/2310
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,3	6,5	6,1
Максим. скорость, км/ч	237	250	250
Топливо/запас топлива, л	A95/69,5	A95/80	A95/70
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	7,5/15,8/10,5	7,1/13,6/9,7	6,4/11,9/8,4
Двигатель			
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24	P6/24
Рабочий объем, см³	2967	3489	2979
Степень сжатия	10,5	10,7	10,2
Мощность, кВт/л.с.	175/238 при 6800 об/мин	200/272 при 6000 об/мин	225/306 при 5800 об/мин
Крутящий момент, Н·м	293 при 4100 об/мин	350 при 2400–5000 об/мин	400 при 1200–5000 об/мин
Трансмиссия			
Тип	заднеприводная	заднеприводная	заднеприводная
Коробка передач	A6	A7	A8
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	4,17/2,30/1,52/1,14/0,87/0,69/–/–/3,40	4,38/2,86/1,92/1,37/1,00/0,82/0,73/–/3,42	4,71/3,14/2,11/1,67/1,29/1,00/0,84/0,67/3,30
Главная передача	3,31	3,07	3,08
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	многорычажная	многорычажная	двухрычажная
сзади	многорычажная	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	245/40R19	245/45R17	245/45R18

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1836	1825	1902
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	929 (50,6)/907 (49,4)	950 (52,1)/875 (47,9)	963 (51)/939 (49)
Дорожный просвет, мм	130	165	150

чок рулевым колесом молниеносно и азартно. На закрытых дорогах по-мальчишески хочется еще и еще раз подергать автомобиль, рискуя укатать пассажира да и самого себя. Работа подруливающей задней подвески (на скоростях до 60 км/ч она чуть поворачивает колеса в сторону, противоположную той, куда смотрят передние) при обычной спокойной езде практически незаметна. Стоит качнуть автомобиль резче, чем того требует обстановка, – корма заметно доворачивается. Помешает это разве что поклонникам максимально экстремистского стиля езды, любящим, что-

ТРИ ВЗГЛЯДА НАЗАД

Примем за аксиому: втроем сзади в таких машинах ездят крайне редко, хотя ремни и подголовники для всех троих в них, разумеется, есть. Попробуем оценить седаны с точки зрения двоих пассажиров, впереди которых седоки среднего роста.



Посадка в «Ягуар» не очень удобна из-за низкой, скошенной к корме крыши. Потолок довольно близко к головам, хотя людям среднего роста мешать не будет. Но зазор между спинками передних кресел и коленями действительно минимальный. Подлокотник – с подстаканниками, в торце короба между передними креслами лишь дефлекторы системы вентиляции.



Садиться в «Мерседес-Бенц Е 350» неудобно из-за своеобразного расположения стойки, порога и формы двери – застревает нога. В длину здесь просторней, нежели в других машинах, но запас для коленей невелик. Впрочем, владелец, часто ездящий сзади, конечно же, отодвинет правое переднее кресло вперед и наши претензии выслушает с высокомерной усмешкой. К услугам пассажира – отдельный пульт регулировки климата.

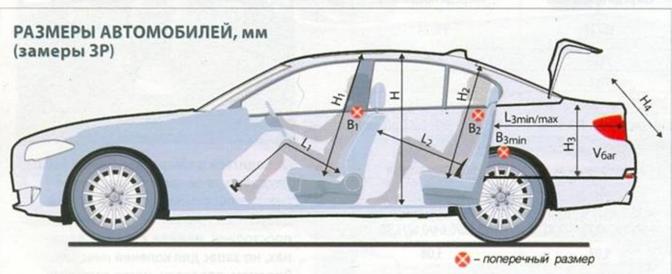


В БМВ колени откровенно давят в передние спинки. Автомобиль в этой комплектации по оснащению (как и по цене!) – самый богатый: раздельный климат-контроль, проигрыватель, мониторы в спинках передних кресел. Детям понравится, а взрослым... Сзади уж больно тесно!

бы автомобиль был «чистым» – без электроники. Для таких предназначен режим *Sport+*. Только помните: в этом варианте 306-сильная заднеприводная машина – очень серьезный снаряд, требующий водителя столь же совершенного, как она сама…

Между хорошим и лучшим выбирать всегда непросто. Тем более что иные достоинства кому-то могут показаться недостатками. Ведь наши характеры куда сложнее, чем повадки автомобилей. Чтобы получать от машины удовольствие, нужно постараться увязать одно с другим. Надеюсь, мы хоть немного в этом помогли. **ЗР**

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм (замеры ЗР)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
JAGUAR XF	915–1135	640–855	1130	965	920	1470	1420	1090/1870	1100	450	450	340
MERCEDES-BENZ E 350	945–1220	600–875	1140	995	955	1470	1425	1150/2000	1010	470	450	400
BMW 535i	955–1170	625–875	1135	975	970	1490	1405	1150/1765	835	520	470	372

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
JAGUAR XF	9	8	7	9	8	8	8	8	9	9	8	8	8	8	8	8,2
MERCEDES-BENZ E 350	10	8	8	9	8	10	8	10	9	9	8	9	9	9	8	8,8
BMW 535i	10	8	8	9	7	9	10	10	10	9	9	9	9	9	7	8,9

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте в сравнении с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Сергей Канунников: «Баллы расставлены, победитель определен. Но все-таки машины – не монеты. Различия между ними не столь однозначные, те или иные достоинства более-менее уравновешены недостатками».



Эволюция жанра

Новый «Туарег» – несомненно, событие. По сравнению с предшественником автомобиль заметно изменился. Насколько сильно, выяснял Сергей Воскресенский. Фото автора и «Фольксваген».

В том, что он «классный парень», сомневаться не приходится. Равно как и в том, что, прикоснувшись к этому оплоту добротности и продуманности, не нужно суетиться, с ходу распахивая дверь и нажимая на что попало. В огромном наборе функций и выборе опций мгновенно не разобраться. Опираясь на внушительный том пресс-релиза толщиной с хороший детектив, можно глубокомысленно порассуждать, скажем, о рекордном снижении массы машины. Благодаря новым материалам и более легкой трансмиссии «Туарег» похудел на целых 200 кг! Интересно узнать о мощных и одновременно экономичных многолитровых моторах TSI, FSI и TDI. Отдать должное восьмиступенчатому автомату, пневмоподвескам и меняющим жесткость амортизаторам. Не стоит сетовать на якобы потерявшую вседорожную привлекательность «упрощенную» трансмиссию с центральным межосевым дифференциалом «Торсен». Создатели сохранили и предыдущую схему (4XMOTION), способную превратить кроссовер в настоящий вездеход.

Вообще, создается впечатление, что изменилось и осовременилось буквально все (см. также ЗР, 2010, № 4). Начиная, например, с фар, способных автоматически менять настройки светового пучка, продолжая многочисленными радарами и видеокамерами, опоясывающими машину, и заканчивая задней дверью, управляемой, естественно, электроприводом. Большинство нововведений – опции. Когда пытаешься вникнуть в перечень всевозможных дополнительных «ассистов», то есть помощников, хочется закричать: «Довольно!» – ведь если попытаться описать все новшества, на саму машину и места не останется. Поэтому давайте просто присмотримся к разным версиям нового «Туарега», попутно вникая в те или иные хитрости, особенности характеров.

ПАРАД ТЕХНОЛОГИЙ

«Моя машина!» – говорю про себя каждый раз, когда слышу сочный выдох 340-сильного дизеля V8. Ах, какой звук! Низкий, басовитый, вкусный. Мотор превращает двухтонную



махину в игривое, подвижное существо. Никаких запаздываний, недомолвок автомата, есть только мощнейшее ускорение, упругой волной вдавливающее в спинку сиденья.

Это лишь прелюдия, визитная карточка «Туарега». Он еще и безупречно управляется, вгрызаясь в асфальт 20-дюймовыми (опция) колесами. Подкупает и легкость, с которой машина берет крутые виражи. Ну должен же он наконец накрениться, заскользить, протестуя против нешуточных боковых ускорений! Вместо этого – послушное движение внутрь поворота и почти идеальное следование заданной траектории. Лишь начиная тормозить, резко осаживать машину, чувствую: две тонны массы – не шуточки.

Впечатления от комфорта более спорные. Три режима настроек амортизаторов без особого ущерба для управляемости позволяют ощутимо менять диапазон вертикальных перемещений кузова, в первых двух положениях еще и обеспечивая хорошую плавность хода на ровной дороге. Однако вмешательство мелких неровностей существенно меняет ощущения. «Туарег» стал заметно жестче предшественника и теперь рассчитан на куда менее «вседорожного» потребителя.

КАЧЕСТВО ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

Навигация вещает на родном языке, смешно коверкая тосканские названия. Баранка дрожит в руках, стоит пересечь линию разметки (по-моему, спорная и, к счастью, отключаемая функция). Первые впечатления переварил. С самым популярным в России «Туарегом V6 TDI» буду общаться немного по-другому.

Не спеша отправляюсь на водительское кресло, удобное, просторное, с правильными пропорциями подушки и спинки. Однако, прежде чем уютно устроиться в объятиях сиденья, придется хорошенько наклониться, огибая переднюю стойку кузова (бывает же такое и в солидных автомобилях!). Мелочь, конечно, но в суете иногда вдруг совершенно неожиданно застреваю в проеме, по крайней мере часть головы оказывается лишней.

Усевшись, впитываю атмосферу «Туарега»: хваткое и насыщенное функциями рулевое колесо, удобные педали, рычаг автоматической коробки, экраны дисплеев и колесики настройки режимов подвесок. Даже какой-то слишком уж просторной комбинации приборов, не совсем вписанной в размеры рулевого колеса, нахожу оправдание: это сделано ради

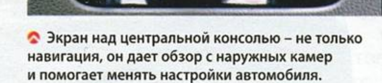
«Законодатель» – пожалуй, именно это слово идеально подходит для оценки интерьера.

увеличенного информационного дисплея между основными приборами.

Конечно, двигатель этой версии уже не так эмоционален; чувствую небольшие запаздывания коробки, задумчивость в принятии решений, особенно при резких нажатиях на акселератор. Хотя и этот «Туарег» отлично стартует, стремительно уводя стрелку спидометра за разрешительные отметки. Правда, слышнее дорога, более приземленным стал звук двигателя, появились вибрации пола и рулевого колеса. Но все это заметно лишь на фоне идеально сбалансированного 340-сильного собрата. Автомобиль остался живым, напористым, отлично управляемым и чутко относящимся к командам водителя.

НОСИТЕЛИ ТРАДИЦИЙ

Как же меняются приоритеты и симпатии! Еще несколько лет назад я, наверное, не вылезал бы из бензиновых версий «Туарега». Сегодня, невзирая на многообещающие возможности мотора FSI (в России будут другие варианты бензиновых двигателей), общение с ним не вызывает особых эмоций. В салоне шумнее и как-то обыденнее, динамика утратила ласкающий самолюбие задор, даже плавность хода почему-то ухудшилась. Автомобиль вроде неплохо едет, уверенно разгоняется, стремительно перебирая передачи, но... Не хва-



Экран над центральной консолью – не только навигация, он дает обзор с наружных камер и помогает менять настройки автомобиля.

Управление пневмоподвесками, жесткостью амортизаторов и даже режимами трансмиссии сосредоточено в едином блоке.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Volkswagen Touareg		
	V6 TDI	V8 TDI	V6 TSI Hybrid
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4795/1940/1709		
база	2893		
колея спереди/сзади	1656/1676		1650/1670
Объем багажника, л	580/1642		493/1555
Радиус поворота, м	6,0		
Снаряженная масса, кг	2099	2222	2240
Полная масса, кг	2860	2920	2910
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,8	5,8	6,5
Макс. скорость, км/ч	218	242	240
Топливо/запас топлива, л	ДТ/85		А95/85
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,5	7,4	7,9
городской цикл	8,8	11,9	8,7
смешанный цикл	7,4	9,1	8,2
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V8/32	V6/24
Рабочий объем, см^3	2967	4134	2995
Степень сжатия	16,8	16,4	10,5
Мощность, кВт/л.с.	176/240	250/340	245/333 (279/380)*
при об/мин	4000	6000	5500
Крутящий момент, Н·м	550	300	440 (580)**
при об/мин	2000–2250	2500–5000	3000–5250
Трансмиссия			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	А8		
Ходовая часть			
Подвеска: спереди и сзади	двухрычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		реечное с электро-гидроусилителем
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	235/65R17		255/55R18

*Суммарная мощность гибридной установки.

**Суммарный крутящий момент гибридной установки.



Система 4MOTION – постоянный полный привод, дифференциал «Торсен» и способность преодолевать подъемы до 31 градуса. Любителям проселков лучше использовать трансмиссию 4XMOTION (опция) с понижающей передачей и блокируемым центральным дифференциалом.





Наряду с базовой версией доступны так называемые комфортные сиденья с пневморегулировкой боковой поддержки и вентиляцией подушки и спинки.



Огромный багажник (заднее сиденье регулируется) предлагает совсем не лишнюю систему фиксации груза.

тает некой хулиганской экспрессии. Слишком уж все ровно, прагматично, без собственного «я», столь яркого у дизельного автомобиля с V8 и чуть менее выразительного – с V6.

Уже в июле в России появятся основные версии и большинство опций. Обещают, что цена базового «Туарега V6 TDI» будет не выше, чем у машины первого поколения. Ну а внушительная гамма моторов позволит учесть любые капризы и пожелания. ЗР

КЛАССНЫЙ И МОДНЫЙ

У «Фольксвагена-Туарег» теперь тоже есть гибридная версия, с бензиновым V6 TSI (333 л.с.) и электродвигателем (34,3 кВт/47 л.с.). Сверхмощный (под капотом примерно 380 «лошадей»), супертяговитый (совместный крутящий момент – 580 Н·м) автомобиль под крышу забит наисовременнейшими технологиями. Здесь и система «старт-стоп», и рекуперация энергии при торможении. На гибриде, не превышая 50 км/ч, можно проехать около 2 км в режиме электротяги. При движении накатом муфта разъединяет коробку передач и двигатель для уменьшения потерь. А схема «параллельный гибрид» оставляет «Туарег» настоящим вседорожником, ведь за силовой установкой расположена полноценная трансмиссия.

Оказавшись за рулем, начисто забываешь азарт и начинаешь экономить, накапливать энергию. Между водителем и машиной возникает дистанция, искусственная прослойка: тормоза уже какие-то другие, да и руль не руль. Даже акселератор, при всей сумасшедшей мощи под капотом, при нажатии делает паузу, словно недоверчиво вопрошает: «А сколько потратишь?». Владеть всем этим, наверное, интересно, а вот ездить, по-моему, нет.



Шлягер с продолжением

Компания «Ниссан» обновила свой хит – компактный кроссовер «Кашкай». После первой мимолетной встречи (ЗР, 2010, № 3) Юрий Тимкин решил, что модернизированный автомобиль заслуживает более глубокого исследования. Фото автора.

Популярные песни часто не обходятся без ремиксов. Свежая аранжировка, особенно сделанная талантливым музыкантом, привлекает новых слушателей, что только добавляет шлягеру народного признания. Так и рестайлинг помогает автомобилю изменить восприятие его потенциальными покупателями. Прежний «Кашкай», например, несмотря на популярность (за три года продано полмиллиона машин), не отличался выверенным дизайном. Его пухлые фары и характерная радиаторная решетка нравились далеко не каждому. Говорят, некоторые мужчины отказывались от приобретения этого «Ниссана» исключительно из-за его «плюшевой» внешности. Нынче в моде спортивность. Поэтому машина получила куда более стремительный облик – и обрела совершенно иное звучание. Всего-то: новые фары, бамперы, «гриль», капот, доработанный задний спойлер, но автомобиль воспринимается совсем по-другому.

«Между прочим, новые кузовные детали, а также уменьшившиеся зазоры между ними позволили снизить коэффициент аэродинамического со-





По статистике, большая часть россиян выбирает переднеприводные версии. Вариант с трансмиссией 4×4 подороже, зато ему подвластно бездорожье средней тяжести.

противления с 0,34 до 0,33. Это помогло немного сократить расход топлива и снизить выброс вредных веществ – в Старом Свете сейчас вопросы экологии превыше всего. И еще: улучшить обтекаемость помогли дополнительные пластины под днищем кузова», – с гордостью рассказывал представитель компании. Я заметил: «В наших палестинах не менее важно, что эти накладки глушат шум от летящих из-под колес мелких камней». Боюсь, ниссановец даже не понял сути моей реплики.

Горные альпийские дороги идеально подходят для испытания автомобилей. Недаром производители частенько приглашают сюда журналистов. Полтора года назад, тестируя в этих краях «Кашкай +2», я покритиковал излишне жесткую и шумную работу подвесок. И вот снова оказался в окрестностях горнолыжного курорта Вербье, но уже за рулем обновленного «Кашкая». Неужели здесь асфальт переложили? Нет, уверен, все ямки и бугорки остались на прежних местах. Однако обновленный автомобиль минует их без былой тряски, да и шума ощутимо поубавилось. Даже проехав по шпалам, не почувствовал особого дискомфорта. За это спасибо доработанным амортизаторам и сайлентблокам. А снижению уровня шума способствовала и дополнительная изоляция. Причем ее добавили не только в кузове, но и в моторном отсеке – звук от работающего двигателя явственно ощущается лишь на высоких оборотах.

На 130 км/ч слышен разве что легкий свист запутавшегося в боковых зеркалах ветра. Благодаря их немаленьким размерам обзорность очень хороша. К тому же модернизированный «Кашкай» оснащают камерой заднего вида, изображение с которой идет на расположенный посередине центральной консоли сенсорный экран. Эта камера – опция, как и русифицированная навигационная система; за них придется доплатить 35 000 рублей.

Архитектура салона почти не изменилась. В глаза бросается монитор, перенесенный на середину центральной консоли.

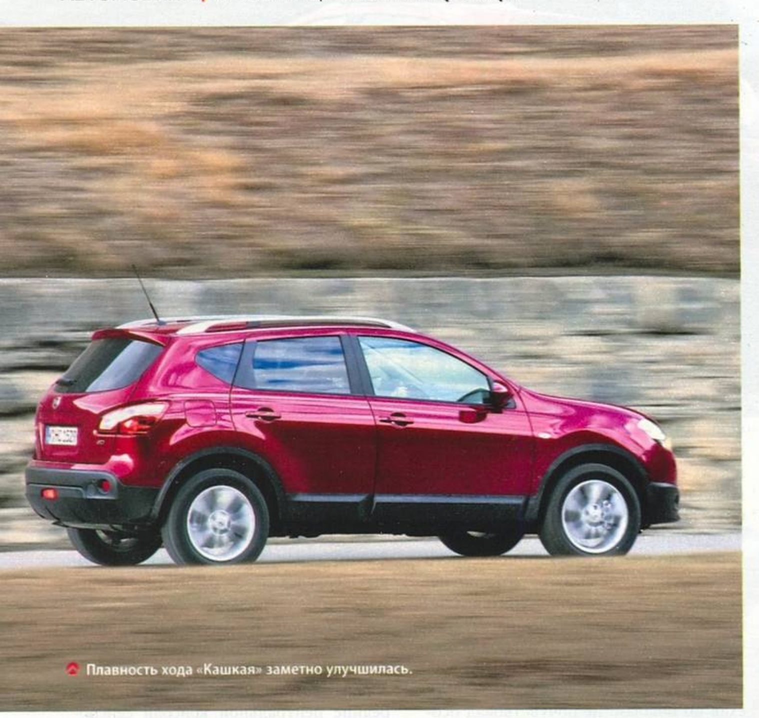


По заверению ниссановцев, отличное место для мобильного телефона. Не знаю, не знаю... Моя трубка средних размеров в эту нишу не поместилась. У разработчиков интерьера, наверное, были какие-то крошечные телефончики.



С этой весны в России можно будет купить и версии со стеклянной крышей.

На смену неудобному оранжевому дисплею в форме круга пришел полноценный прямоугольный экран.


Плавность хода «Кашкая» заметно улучшилась.

Nissan Qashqai, японский шлягер, в новой аранжировке зазвучал гораздо интереснее. Чтобы убедиться в этом, придется заплатить в среднем тысяч на тридцать больше, чем прежде.

Из новшеств в салоне наиболее заметна панель приборов, из которой исчез маленький круглый экранчик бортового компьютера – его место занял прямоугольный TFT-дисплей, с которого куда проще считывать информацию.

Появился дополнительный подстаканник на центральном тоннеле переднеприводной версии. У полноприводных модификаций – именно на такой я ездил – на этом месте шайба-селектор, управляющая режимами трансмиссии. Пока путь пролегал по низине, ехал на переднем приводе, экономя топливо. Но иногда все же не мог отказать себе в удовольствии «позажигать» в многочисленных поворотах – по ходовым качествам «Кашкай» близок к обычным легковым автомобилям.

Наверху в горах трасса увлажнена туманом – в таких условиях лучше подстраховаться и перевести трансмиссию в режим *Auto*. Что я и сделал. Теперь, стоит передним колесам потерять сцепление с дорогой, моментально подключается задняя ось, помогая стабилизировать машину. Даже на мокрой трассе удавалось поддерживать прежний темп. А когда понадобилось ради эффектного кадра заехать на огромный холм из щебня, перевел селектор в положение *Lock*. Получив сигнал, электромагнитная муфта межосевого дифференциала подключила заднюю ось на постоянной основе (крутящий момент распределяется в соотношении 50:50). Пара секунд – и двухлитровый двигатель без натуги вынес «Кашкай» на вершину.

Кстати, моторы у этого «Ниссана» остались те же. Для российского рынка по-прежнему предлагают лишь бензиновые «четверки» мощностью 114 и 141 л.с., причем с наиболее мощной можно выбирать между передним и полным приводом, механической коробкой и вариатором. Цены – от 753 000 до 1 204 000 рублей. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Nissan Qashqai 1,6	Nissan Qashqai 2,0
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4330/1780/1615	
база	2630	
Объем багажника (VDA), л	410–1513	
Снаряженная масса, кг	1297	1415 (1454)*
Полная масса, кг	1830	1960
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,8	10,6 (11,3)
Макс. скорость, км/ч	178	193 (181)
Топливо/запас топлива, л	А95/65	А95/65
Средний расход топлива, л/100 км	6,6	8,2 (8,0)
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см^3	1598	1997
Степень сжатия	10,7	10,2
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	84/114 6000	104/141 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	156 4400	196 4800
Трансмиссия		
Тип	передне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	М5	М6 (вариатор)
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	215/65R16, 225/60R17, 225/55R18	

**В скобках – данные для версии с вариатором.*

Передние фары совсем другие. А у фонарей контуры прежние, зато внутри современные светодиоды.



Мечущий громы и молнии

В сегменте спортивных купе пополнение. На «Ауди-RS5» по треку и вне его поездил Юрий Тимкин. Фото автора.

Представитель компании из Ингольштадта не случайно предупреждал: «Господа журналисты, просим сохранять невозмутимость и проехать 50 км до автодрома «Аскари» спокойно, без импровизированных гонок. А уж на треке сможете оттянуться на полную катушку». Мы покивали... и на трассу явились все же быстрее расчетного времени.

Поймите нас и простите: ехать на RS5 медленно невероятно трудно. Машина провоцирует! Ведь в ней 4,2-литровый 450-сильный атмосферный двигатель V8 – тот же, что устанавливают на «Ауди-R8». Даже на легкое нажатие акселератора купе отзывается резким рывком, и ты получаешь от подголовника анатомического кресла-«ковша» увесистый подзатыльник. Напористый разгон сопровождается эффектными перегазовками: при смене передач мотор оглашает окрестности раскатистым ревом. От такой канонады мурашки по коже!

Немало в буйный темперамент вносит 7-ступенчатая автоматизированная трансмиссия с двумя сцеплениями S-tronic. Переключения молниеносны и своевременны – ни разу не возникло желания пощелкать подрулевыми лепестками в ручном режиме. Кстати, механическую коробку передач на эту модель устанавливать даже не планируют. Маркетологи «Ауди» сочли, что у покупателей спроса на нее не будет.

Короткий инструктаж, и вереница тестовых RS5 вслед за пейс-каром



отправляется на кольцо «Аскари». Автодром знаменит коварными поворотами (их двадцать шесть!) и сложным рельефом. Машина сопровождения едет по идеальным траекториям, которые нам хорошо бы запомнить, равно как и конфигурацию трассы. Ведь сразу после ознакомительного круга отправимся в свободное плавание.

RS5, на котором еду, показался немного другим по характеру, чем тот, что привез меня на «Аскари». Понятно: система Audi drive select сейчас в режиме *Auto*, а для активной езды желательно перевести ее в *Dynamic*. Машина вмиг преобразилась: рулевое управление стало более тугим, подвеска уплотнилась, а трансмиссия переключает передачи при более высоких оборотах. Другое дело! Жить стало лучше, жить стало веселей! Вновь перегазовки радуют слух.

Стартую по взмаху флага. Акселератор – в пол, машина выстреливает, как из пращи. Асфальт влажный, но никаких пробуксовок – стрелка спидометра проделала путь 0–100 км/ч за положенные 4,6 с и как ни в чем не бывало продолжила движение.

Крайний показатель на шкале – 320 км/ч. Но это манифест, заявляющий о недюжинных способностях RS5. Реально максималка ограничена 250 км/ч, однако за доплату можно получить автомобиль с порогом, отодвинутым до 280 км/ч.

Впереди крутой левый поворот. Мощнейшие керамические тормоза (опция) залпом выпивают скорость, и после апекса «Ауди» устремляется к следующему виражу. Скоростную дугу RS5 миновал с невероятной цепкостью – ни намека на снос или занос.

Audi RS5

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4649
ширина	1860
высота	1366
база	2751
Объем багажника, л	455
Снаряженная масса, кг	1725
Полная масса, кг	2225
Разгон 0–100 км/ч, с	4,6
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо	А98
Запас топлива, л	64
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	14,9
загородный цикл	8,5
смешанный цикл	10,8

ДВИГАТЕЛЬ: V8, 32 клапана, 4,2 л, 331 кВт/450 л.с. при 8250 об/мин, 430 Н·м при 4000–6000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, А7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – многорычажные; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 265/35R19.



Audi RS5 – разноплановый автомобиль: он и для любителя комфортного передвижения, и для активного водителя, стремящегося позажигать.

При перегазовках мотор RS5 рычит так, будто из выхлопных труб вот-вот вырвется пламя, как некогда было на машинах Формулы-1.

Фанаты экстремальной езды наверняка выберут кресла-«ковши».

Разметка спидометра до 320 км/ч недвусмысленно указывает на недюжинный потенциал машины.

Спойлер автоматически выдвигается, стоит набрать 120 км/ч, но занимает штатное положение, когда скорость падает менее 80 км/ч.

Дизайн интерьера отличают приятные нюансы: в частности, шильдик *RS5* в нижней части руля.

Свою лепту в надежное управление вносит и дифференциал, перераспределяющий крутящий момент между задними колесами – в повороте большая часть тяги идет к внешнему колесу, отчего машина крепко стоит на ногах, затягивая в водоворот гоночных страстей. Запас устойчивости феноменальный! Пролетаю повороты на скоростях, которые показались бы жутковатыми для многих спортивных купе.

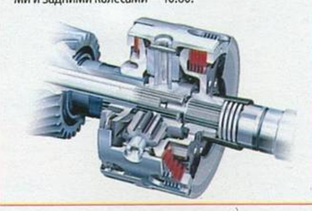
Не заметил, как промчал первый круг. Потом еще один и еще... Если бы не клетчатый флаг, катался бы сутки. Впрочем, гоночный пар я уже выпустил. Перевел Audi drive select в режим *Comfort* и поехал обратно в расслабленном темпе.

А вот машина в другой комплектации. Мягко работает подвеска, сыто урчит двигатель, из 14 динамиков роскошной аудиосистемы Bang & Olufsen льется звук концертного качества. К этим ощущениям очень подходит именно такая отделка: вместо замши и углепластика того «Ауди», что носил меня по гоночной трассе, – панели под рояльный лак и тончайшая перфорированная кожа Milano, вместо гоночных «ковшов» – гражданские сиденья. Пусть у них нет столь серьезной боковой поддержки, зато меньше будут мяться брюки и пиджак делового костюма. Это важно для восприятия RS5 – комфортабельного купе с просторным салоном и емким багажником, на котором можно ездить каждый день (цены на машину пока не назвали).

Но стоит захотеть, и автомобиль радикально меняется – он словно превращается в проснувшийся, мечущий гром и молнии вулкан. **ЗР**

НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ QUATTRO

«Ауди» знамениты постоянным полным приводом quattro с межосевым дифференциалом Torsen. Но у RS5 иная трансмиссия – в нем использован межосевой дифференциал с коронными шестернями. Такая конструкция компактнее, легче и позволяет перераспределять крутящий момент в более широком диапазоне: в зависимости от обстоятельств на заднюю ось идет до 85% тяги, на переднюю – до 70%. При движении по прямой ровной дороге соотношение между передними и задними колесами – 40:60.



Для будущих мам

В российском семействе «Рено» пополнение: к седану «Флюэнс» и трехдверному купе добавили пятидверный хэтчбек «Меган». Знакомство с дебютантом свел Денис Арутюнян.



Как новичок – хорош? Пожалуй, да – с лица приятен, красотой не обделен. Приветлив к водителю: предоставляет плотную, но удобную посадку за рулем, неплохой инструментарий, удобные органы управления. Не забывает и об остальных седоках – подкупает простором и высококачественной отделкой. Правда, любителям современного стиля интерьер покажется скорее традиционным: вместо ярких заметных пятен – сдержанная и строгая атмосфера.

На ходу дебютант невесел. Приятно, конечно, что современный 1,6-литровый мотор вписывается в экологические нормы Евро IV, но его 106 «лошадок» так и хочется назвать недокормленными. При неторопливой езде недостаток тяги почти не раздражает, однако стоит посильнее нажать на газ – под негодующий визг мотора настроение водителя стремительно падает. И это при езде по городу! Об энергичных обгонах на трассе не хочется даже думать. Но причина неторопливости машины не только в настройке мотора: четырехступенчатый автомат тоже упорно пресекает все попытки ехать активно. Хотя шасси, как мне кажется, способно на большее.

Попробую-таки заложить пару виражей. На парковке руль был невесомым, а на скорости потяжелел, с таким дорогу в виражах чувствуешь прекрасно. Подвеска действительно хороша. Она не только ловко сопротивляется кренам в поворотах, но и великолепно сглаживает дорожные колдобины.

Уютный, комфортный автомобиль с покладистым характером способен радовать. Хотя более мощный мотор ему не помешал бы. Но, увы, пока машину будут продавать только с этим агрегатом. Надеюсь, позже, когда «дитя» подрастет, его наделят и более мощным «сердцем». Ну а пока новорожденный хоть и вызывает симпатию и улыбку, но скорее снисходительную. **ЗР**

Renault Megane

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

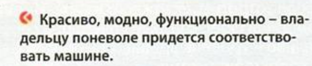
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4295
ширина	1808
высота	1471
база	2641
Объем багажника, л	368
Снаряженная масса, кг	1280
Полная масса, кг	1755
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,9
Максимальная скорость, км/ч	180
Топливо	А95
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,8
городской цикл	10,6
смешанный цикл	7,5

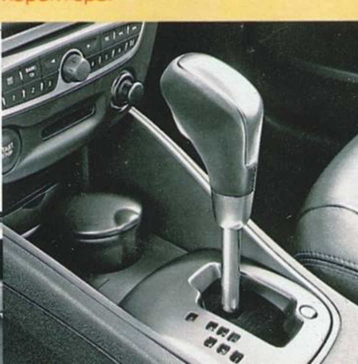
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 78 кВт/106 л.с. при 6000 об/мин, 145 Н·м при 4250 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, А4.

Пятидверному Renault Megane, как симпатичному игривому ребенку, охотно прощаешь некоторые странности характера.







Красиво, модно, функционально – владельцу поневоле придется соответствовать машине.

Увы, красота селектора не вяжется с нерасторопностью самого автомата.

Приборы «Мегана» не только радуют глаз, но и хорошо выполняют прямые обязанности, что важнее.

Правый уклонист

Среди китайских вседорожников самым успешным на нашем рынке стал «Грейт Уолл Ховер». С его обновленной версией познакомился Юрий Тимкин. Фото автора.

Перед поездкой нас провели по заводским цехам. Впечатлило! Огромные площади, современное оборудование, чистота и порядок. А вот и рестайлинговый вседорожник. Хорош! Пусть фасадом и напоминает одновременно «Ниссан-Мурано» и «Мазду СХ-7», но смотрится получше в сравнении с нынешним. Однако сотрудник компании огорошил: «Мы сочли, что этот рестайлинг россиянам не понравится, так что будем продавать на вашем рынке модель с иной внешностью», – и указал на автомобиль, который от хорошо известного нам «Ховера» практически не отличить – иная только решетка радиатора.

Может, внутри машину изменили основательнее? Ничуть! Интерьер тот же. Причем несколько старомодный дизайн я готов простить, а вот стойкий химический запах – нет!

Пуск двигателя сопровождается ощутимой вибрацией. Некое лязганье отчетливо слышно в салоне даже на холостых оборотах. А вот и новшество: отныне «Ховер» предлагают не с 2,4-литровым мотором, а с «четверкой» меньшего рабочего объема: 2-литровый двигатель развивает 122 л.с. Китайский вседорожник и раньше-то не отличался буйным темпераментом, а теперь и вовсе стал меланхоличным. Трогается машина нормально (мотор позволяет стартовать даже при 1000 об/мин), однако дальнейший разгон навевает тоску. Пока машина достигнет сотни, уснешь.

А ведь в моем распоряжении моноприводная модификация с задними ведущими колесами. Очевидно, версия с трансмиссией 4×4 (в России предлагают такой «Ховер») в силу большей массы и потерь на трение будет еще медленнее.

Автомата нет, «китаец» продается исключительно с 5-ступенчатой механикой. К рычагу переключения прикасаться неприятно – сильно зудит. Кроме того, при включении нечетных передач кисть упирается в центральную консоль. А вот тормоза в норме: «Ховер» неплохо замедляется, его не уво-





Отныне у «Ховера» 2-литровый двигатель, который для почти двухтонной машины явно слабоват.

Great Wall Hover	
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ	
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4620
ширина	1800
высота	1800
база	2700
Снаряженная масса, кг	1905
Полная масса, кг	2305
Разгон 0–100 км/ч, с	12,1
Максимальная скорость, км/ч	170
Топливо	А92
Запас топлива, л	74
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	9,4

ДВИГАТЕЛЬ:
Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 90 кВт/122 л.с. при 5250 об/мин, 175 Н·м при 2500–3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – независимая торсионная/зависимая пружинная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/65R17.



Эргономика неплоха. Еще бы химический запах не досаждал!



В интерьере моноприводной версии отсутствует рычаг раздаточной коробки.

Интерьер модернизированной версии выглядит посовременнее. Но нам он не светит.



А вот так выглядит действительно обновленный «Ховер». Но в Россию его пока поставлять не собираются.

дит в сторону даже на неоднородном покрытии.

Ходовую часть тоже оставили без изменений. Схема без изысков: независимая торсионная подвеска спереди и зависимая пружинная сзади. Неудивительно, что на неровностях вроде спидбрейкеров машина вздрагивает всем кузовом. И ярко проявляется принцип «больше хода – меньше ям». Благодаря энергоемкости подвесок «Ховер» преспокойно проезжает участок полигона, имитирующий разбитую дорогу. И еще сюрприз: при правом повороте кузов кренился сильнее, нежели при левом. Чем вызвана такая особенность, сотрудник компании объяснить не смог. Это укрепило в мысли: может, специалистам «Грейт Уолла» и в самом деле не тратить силы на совершенствование экстерьера, а заняться доводкой ходовых качеств? **ЗР**





Веселые старты

Самоблокирующийся дифференциал, дополнивший передний привод, сулит большие преимущества: в некоторых ситуациях более эффективно распределяется крутящий момент. Результат – хороший разгон, отменная тяга, управляемость что надо. Так ли это, выясняли Сергей Воскресенский и Максим Сачков.

Червячный самоблокирующийся дифференциал оригинальной конструкции фирмы «Вал-Рейсинг» установили на «Калину» – автомобиль с типичной для большинства нынешних машин переднеприводной компоновкой и соответствующими повадками. Мы накрутили больше тысячи километров по дорогам с разным покрытием, попробовали блокировку в разнообразных ситуациях, посмотрели, как ведет себя машина на скользких зимних дорогах и сухом асфальте.

ПО МОРОЗЦУ

Ненадолго перенесемся из лета в зиму, чтобы оценить поведение автомобиля при отрицательных температурах. Пока в памяти свежи впечатления о характере автомобиля в заводском исполнении, присмотримся, что изменилось после установки самоблокирующегося дифференциала.

«Калина» заметно легче стартует (главное – не срывать ведущие колеса резко), быстрее разгоняется, причем как на «миксте», так и в ситуации, когда под всеми колесами снег или лед. В целом машина стала более собранной, охотнее следует за штурвалом, четче прописывает повороты. Понятнее и рулевое управление – возросло стабилизирующее усилие.

Хотя, немного перебрав со скоростью, замечаешь: занос стал резче, чем в варианте со свободным дифференциалом.

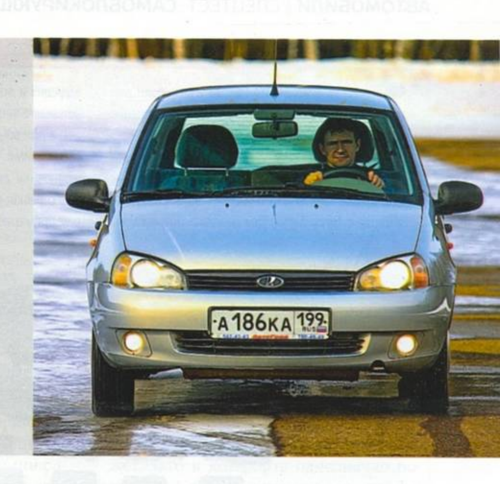
При интенсивном разгоне и – в меньшей степени – при установившемся движении «Калина» чувствительнее реагирует на неравномерность дорожного покрытия: становится нервной, ее тянет в сторону более рыхлого покрытия, больше приходится работать рулем. Динамический коридор около метра-полутора требует от водителя большей концентрации и точности действий. В долгой дороге начинаешь с теплотой вспоминать более комфортный заводской вариант.

В экстремальных ситуациях автомобиль становится еще более непослушным и хуже прогнозируемым.



При старте на «миксте» руль автомобиля с блокировкой дифференциала норовит вырваться из рук. Машину затягивает в сторону покрытия с худшими сцепными свойствами.

На скользкой дороге ехать на автомобиле с блокируемым дифференциалом сложнее, от водителя требуется хорошая гоночная подготовка.

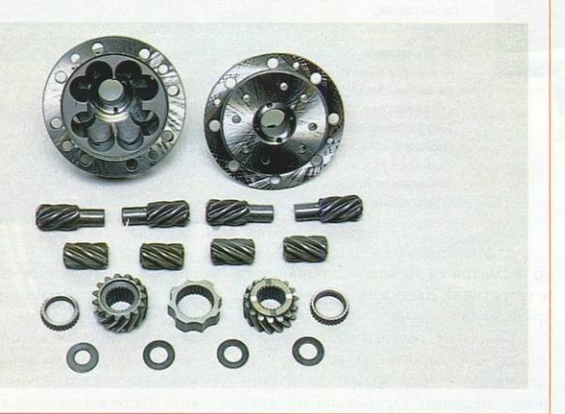


Первые круги на закрытой трассе удается ехать быстрее, успевая компенсировать возникающие стихийные скольжения то передней осью, то задней – очень резкий занос, а иногда, наоборот, довольно продолжительный снос. Приходится интенсивнее, чем на «Калине» со свободным дифференциалом, работать рулем и газом. Однако несмотря на то, что ошибок больше и траектории далеки от оптимальных, время на круге лучше.

Покрытие раскатывается, сцепление колес с дорогой падает – и ухудшается не только время, но и поведение машины. От нее очень трудно добиться контролируемого бокового скольжения, причем проявляется оно как свойственное скорее не передне-, а полноприводному автомобилю. На сброс газа и доворот руля «Калина» отвечает сносами, которые не заканчиваются, пока не нащупаешь газом момент, когда снос резко сменяется заносом. Часто автомобиль едет, куда хочет он, а не сидящий за рулем. Более однозначного поведения удастся добиться,

БЛОКИРОВКИ «ВАЛ-РЕЙСИНГ»

Тольяттинская фирма «Вал-Рейсинг» выпускает винтовые и кулачковые дифференциалы повышенного трения с муфтами предварительного натяга, которые обеспечивают плавное и быстрое срабатывание блокировки и демпфируют нагрузки на трансмиссию. Кроме того, муфта позволяет варьировать коэффициент блокировки. Для легковых автомобилей, ездящих в основном по асфальту, подойдет дифференциал с натягом 4,5–6 кг/м (он указан на упаковке), а для вседорожников лучше использовать узлы с большими показателями. На тестовой «Калине» установили дифференциал с натягом 3,5–5,0 кг/м. Для справки: стоимость узла – около 10 тыс. рублей, еще примерно во столько же обойдется его монтаж.



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ АВТОМОБИЛЯ «ЛАДА-КАЛИНА» СО СВОБОДНЫМ И САМОБЛОКИРУЮЩИМСЯ ДИФФЕРЕНЦИАЛАМИ (разное покрытие, –5°С)

	Торможение, 60–0 км/ч (лед), м	Разгон 0–60 км/ч (микст), с	Разгон 0-60 км/ч (лед), с
Свободный дифференциал	38/40*	9,5/11,0	15,5/15,8
Самоблокирующийся дифференциал	38/40	7,0/7,5	10,0/10,3

**Лучшая попытка/худшая.*

если применить излюбленный раллийный прием – торможение левой ногой.

Но это все-таки не боевой автомобиль, а семейный универсал. Поэтому уделим внимание и менее динамичным и азартным, но более востребованным в повседневной жизни свойствам. Например, дает ли преимущество блокировка при троганье в горку? Двенадцатипроцентный подъем (под колесами – укатанный снег) покорился автомобилю и в том, и в другом исполнениях. При этом на машине со свободным дифференциалом приходилось трогаться очень осторожно, по крупицам отмеряя тягу. Вполне естественно, что более крутой, 16-процентный уклон «Калина» преодолела, только вооружившись самоблокирующимся дифференциалом.

ВЕСЕННИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Под колесами сухой асфальт, температура плюс 15°С. В общем, и в этих условиях разница между двумя вариантами заметна. Привычные запаздывания «Калины» на действия рулем сохранились, но управление в версии с блокировкой дифференциала стало острее и точнее. При этом вылез и знакомый по зимним испытаниям недостаток: машина потеряла в комфорте – более нервно реагирует на колеи, чувствительные срывы при проезде луж требуют от водителя большей собранности.

На стабильном покрытии сцепные возможности шин почти уравнялись с тяговыми возможностями 89-сильного мотора. Стоит агрессивнее надавить на акселератор, и «Калина» азартно начинает ввинчиваться внутрь виража. Сбросил газ – тут же распрямляет траекторию. В общем-то, интересно и даже быстро, несмотря на несколько нестандартные приемы управления переднеприводной машиной. Вот только…

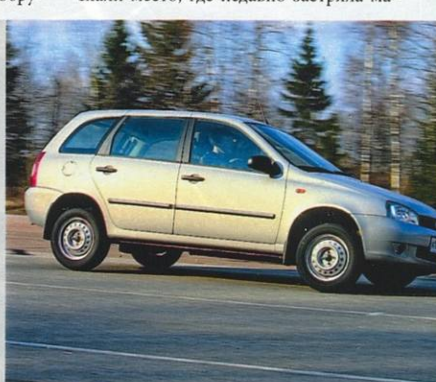
Контролировать ее посуху действительно проще. Правда, пока едешь быстро, но не экстремально. Стоит появиться размашистым скольжениям, управление усложняется. Ведь при сносе водитель рефлекторно сбрасывает газ, тем самым провоцируя еще больший снос передней оси. Приходится все время нащупывать оптимальную скорость или опять-таки прибегать к раллийным приемам.

Субъективные ощущения дополним испытаниями на легком бездорожье. Участок подобрали идеальный: по мере продвижения вперед покрытие под колесами ухудшается. Вот проехали место, где недавно застряла ма-



Благодаря самоблокирующемуся дифференциалу «Калина» проходит переставку почти на 2 км/ч быстрее (95,6 против 93,8 км/ч). В сравнении с поведением машин в штатном исполнении, меньше углы поворота руля и запаздывания, при выполнении маневра почти нет заноса и не возникают последующие колебания.

Без блокировки дифференциала машина ведет себя не столь спортивно. Из-за меньшей информативности рулевого управления и замедленности реакций заправлять «Калину» в повороты сложнее, зато проще контролировать в скольжениях.





При троганье в подъем преимущества блокировки проявляются лишь в условиях, когда под колесами снег или грязь. В поведении на сухом асфальте если и есть отличия, то они ничтожно малы.

Если хотите улучшить проходимость моноприводного автомобиля, то самоблокирующийся дифференциал (по крайней мере, с небольшим натягом), скорее, разочарует. Незначительное улучшение вездеходных характеристик не окупит вложенных средств.



шина со свободным дифференциалом. Правда, с блокировкой она продвинулась лишь немного дальше. Зубастые покрышки и тем более цепи противоскольжения дали бы отнюдь не меньшую уверенность.

УСТАНОВИМ ИЛИ НЕТ?

Нужен ли самоблокирующийся дифференциал на переднеприводном автомобиле – вопрос спорный. Тем, кто сознательно, а главное, грамотно настраивает свою машину, чтобы получить острые ездовые впечатления, эта доработка пойдет на пользу. Причем мы рассмотрели только один из вариантов самоблокирующегося дифференциала. Не исключено, кому-то больше понравится узел иной конструкции и с другими настройками. Экспериментируйте на здоровье, только помните: водительские навыки также должны быть на соответствующем уровне, ведь исправлять ошибки пилотажа на машине с самоблокирующимся дифференциалом намного сложнее.

А водителям без особенных ездовых фантазий такая модернизация, пожалуй, ни к чему. Полностью использовать специфические преимущества в управляемости он вряд ли сможет, зато в комфорте однозначно потеряет. Самоблокирующийся дифференциал даст небольшое преимущество на бездорожье, но не превратит легковой автомобиль во вседорожник. При этом за узел и установку придется выложить несколько десятков тысяч рублей. Так стоит ли? Пожалуй, нет. Однако убедиться на собственном опыте, правы ли мы, вам никто не запрещает. **ЗР**

Как покорить Корсику

С «Ленд Крузером Прадо» и его колоссальными возможностями мы уже знакомы (см. ЗР, 2010 № 2, 5). Но «Тойота» решила еще раз убедить, что ее вседорожник способен пробраться туда, куда большинству конкурентов путь заказан. Михаил Гзовский отправился за доказательствами на каменные склоны и в леса Корсики. Фото автора и «Тойоты».

Подбадриваю коллегу с нарочитой уверенностью в голосе: «Не переживай, проедем». Сам же украдкой стучу по деревянному рулю «Крузера». Так, на всякий случай. Мы замерли перед очередной полуметровой ступенькой среди промоин в песке и каменных валунов. Тропа словно твердит: «Нет, не проедешь». Вот уже битых два часа мы покоряем эти пять километров. Я завоюю тебя, Корсика! Кто только не произносил эти слова в пылу битвы... Остров переходил из рук в руки бесчисленное множество раз и по сей день сохранил за собой особый статус среди 26 регионов Франции.

В доме каждого корсиканца висит ружье, а в сувенирных лавках на острове продают острые даже



на секундный взгляд стилеты. У нас оружие не огнестрельное и не холодное – мы сильны вседорожным арсеналом «Прадо». Судите сами: дорожный просвет машины – 220 мм, глубина преодолеваемого брода – 700 мм. Кузов опирается на раму, а та – на колеса через подвески с системой кинетической стабилизации KDSS. Ее задача – увеличить ходы подвесок на бездорожье и позволить машине буквально лететь по проселку, не сбавляя хода.

Путешествовать по родине Наполеона – удовольствие. Горы с низкорослым кустарником сменяются почти подмосковными хвойными лесами; правда, тут и там разбросаны валуны размером с двухэтажный дом. На асфальтовых серпантинах «Прадо» довольно рано начинает визжать шинами, что простительно высокой машине с зависимой задней подвеской. Зато плавность хода отменна, причем работы подвески абсолютно не слышно. А вот вибрации и звук трехлитрового дизеля чувствуются и на холостом, и на полном ходу. Чудес от дизельного мотора я, признаться, не ждал. Трех литров и 173 сил хватает для степенной и вместе с тем экономичной езды. Зато когда мы оказались в плену колючек, нещадно дерущих борта машин, а затем попали в склизкие колеи, размытые то ли нечастыми дождями, то ли ручьями из горных рек и озер, мотор удалось оценить по достоинству. Тракторная тяга с самых «низов» – вот его конек.

Я покорю тебя! Когда очередное препятствие заставляет одно из колес повиснуть в воздухе, задействую весь арсенал постоянного полного привода. Обычно дифференциал «Торсен» перераспределяет момент в пропорции 40:60 в пользу задних колес, но при необходимости момент делится и по иному – от 50:50 до 30:70.



Toyota Land Cruiser Prado теперь сильнее, чем когда-либо. Беспрецедентная проходимость, отменная электроника, высокая экономичность дизеля.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Toyota Land Cruiser Prado 4,0	Toyota Land Cruiser Prado 3,0d
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4315/1885/1830	
база	2450	
колея спереди/сзади	1580/1580	
Дорожный просвет	220	
Объем багажника, л	621	
Радиус поворота, м	5,8	
Снаряженная масса, кг	2125	н.д.
Полная масса, кг	2900	н.д.
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,2	11,7
Макс. скорость, км/ч	180	175
Топливо/запас топлива, л	А95/87	ДТ/87
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	8,6/14,7/10,8	6,6/10,2/8,0
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	V6	P4
Число клапанов	24	16
Рабочий объем, см^3	3956	2982
Степень сжатия	10,4	17,9
Мощность, кВт/л.с.	207/282	127/172
при об/мин	5600	3400
Крутящий момент, Н·м	387	410
при об/мин	4400	1600–2800
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	А5	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	независимая многорычажная/зависимая пружинная*	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	265/60R18	

**За доплату – пневматическая.*

Предусмотрена понижающая передача, блокировки межосевого и заднего дифференциалов. Машина не только играючи справляется с диагональным вывешиванием, она чрезвычайно уверенна на спусках и подъемах, какое бы покрытие ни было под колесами. Вращением ручки устанавливаю один из режимов Multi-terrain System (MTS): «грязь и песок», «гравий», «неровная поверхность», «скалы». Теперь электроника сама выберет оптимальную тягу и степень пробуксовки колес, взаимодействуя с активными противобуксовочной и антиблокировочной системами.

Но и это не все. По самому сложному бездорожью на «Прадо» можно в прямом смысле проползти – при помощи системы Crawl Control (англ. crawl – ползать). Причем… не трогая



На 4,2-дюймовый дисплей выводится навигация и картинка с камер кругового обзора Multi-terrain Monitor.

педалей газа и тормоза, вперед или задним ходом! Достаточно выбрать одну из пяти запрограммированных скоростей движения – дальше «Ленд Крузер» сам добавляет тяги и тут же корректирует темп, нещадно хрустя ABS. Я же лишь вращаю руль, полностью концентрируюсь на выборе траектории, в чем помогают камеры кругового обзора Multi-terrain Monitor и система отображения угла поворота колес Tyre Angle Display.

Спустя несколько часов мы выныриваем с безлюдной тропы на асфальт. Вот он, великий покоритель Корсики! Рожденный, чтобы проползти там, куда можно только долететь. **ЗР**



Углы въезда и съезда «Прадо» – 32 и 24°, опрокидывания – 42°, рампы – 22°. Поэтому такие участки для него – баловство.



Конструкция главной поперечины и жесткость рамы рассчитаны на контакт с грунтом, который не приводит к поломке машины.



FIAT DOBLO PANORAMA

1,4 л, 78 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация Comfort, 565 900 руб.

В службу и в дружбу

ИГРА В КУБИКИ

Что все-таки за машины перед нами: профессионалы перевозок, приспособленные для семейных нужд, или, напротив, семейные авто, способные помочь в работе? ФИАТ – в первую очередь работник! Даже в имени зашифровано название испанской золотой монеты, что подчеркивает: машину проектировали для приумножения капитала.

«Добло» демонстрирует коммерческий характер с первых секунд: усевшись за руль, чувствую себя не то в грузовичке, не то в микроавтобусе.

Сиденье высокое и мягкое, руль почти ложится на колени, широкая полка нависает в опасной близости от лба водителя – на легковой автомобиль все это не очень похоже. Боковые зеркала узенькие, хотя внешне и усиливают сходство с грузовичком. Смотреть же в салонное зеркало и вовсе бесполезно – посередине маячит стык распашных дверей, а все остальное перекрывает средний подголовник.

«Партнер» явно проектировали по другой, более дорогой идеологии. Конечно, и здесь сидишь высоко (но «седло» гораздо удобнее), ры-



Назначение грузовых «каблучков» сомнений не вызывает. А вот их пассажирские собратья, например «ФИАТ-Добло» и «Пежо-Партнер Типи», кажутся немного странными: не легковые машины, не грузовички, не кроссоверы… Выяснить их назначение и особенности взялись Денис Арутюнян и вооружившийся фотоаппаратом Георгий Садков.

чаг коробки также вынесен на прилив консоли, да и наклон баранки напоминает о родстве с крупногабаритной техникой. Зато здесь лучше обзорность – большие боковые «лопухи» позволяют прекрасно ориентироваться в потоке, передние стойки не такие массивные, а если убрать средний подголовник на заднем диване (он ложится почти вровень со спинкой), в зеркале можно хоть что-то разглядеть. Так что, пересев в «Пежо» из обычной легковой машины, к специфике привыкаешь за считаные минуты.

Годятся ли эти машины для семейных выездов за город? Пассажиры ФИАТа, вероятно, пожалуются на его «рабоче-крестьянские» особенности. Для троих немного не хватает ширины салона, тесновато в коленях, да и выпуклости высоких порогов и тоннеля мешают сесть с комфортом. Все-таки уселись? Закройте за собой дверь! Только осторожно: ручка расположена так, что недолго остаться без пальцев. На этот раз обошлось? Тогда полюбуйтесь на рельсы под потолком, по которым скользят створки дверей, – прикрывать их фиатовцы не стали.



FIAT Doblo

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Автомобиль появился в 2000 году. В России продают грузовую версию Cargo и пассажирскую Panorama.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 1,4 л (78 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Base, Classic, Comfort.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
492 500–565 900 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Хорошие тормоза, приличный дорожный просвет.

− Слабоватая тяга, жесткая подвеска, «нервное» рулевое управление.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,8** полная оценка по категориям в конце статьи

Хотя машину и называют грузопассажирской, ключевая составляющая этого термина – «груз».

Другое дело «Партнер». Сюда не стыдно усадить и партнеров по бизнесу. База «Пежо» на 145 мм длиннее, благодаря этому на заднем диване очень просторно. Нет здесь и высоких порогов, а тоннель возвышается над полом всего на пару десятков миллиметров. Отделка пассажирского отсека богаче (тестовая версия – дорогая), полозья сдвижных дверей прикрыты кожухом. Удобные ручки позволяют закрывать двери без риска поранить руку.

ДАЛЬНИЙ БОЙ

За рулем «Добло» не могу избавиться от «грузовых» ощущений. Приятно, что высоко сижу, далеко гляжу. Но терпеть жесткую даже на трещинах асфальта тряску тяжелее с каждым десятком километров. Понимаю, что это расплата за рессорную заднюю подвеску, рассчитанную на приличную грузоподъемность, а потому отчасти готов простить ФИАТу дискомфорт. Тем более что ма-



Управлять климатом и «музыкой» удобно. А вот близость прилива консоли к правой ноге водителя – минус.





Интерьер «Добло» навевает ассоциации скорее с микроавтобусом, нежели с легковым автомобилем.

Единственное, что портит приборы ФИАТа, – частокол мелких рисок на шкалах.

Несомненное достоинство высокого пола – в машину садишься легко и непринужденно.

Peugeot Partner Tepee

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модернизированный пассажирский «каблучок» продают в России с 2009 года.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый, 1,6 л (90 л.с.); дизельный, 1,6 л (90 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Confort, Confort Pack.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ
618 000–701 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА


Тяговитый мотор, просторный и продуманный салон.


Недостаточно энергоемкая подвеска, маловат дорожный просвет.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,2** полная оценка по категориям в конце статьи

Автомобиль – мастер на все руки: трудолюбивый работник, достоин и звания друга семьи.



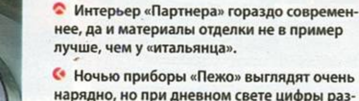
шина не пасует перед крупными ухабами и ямами. До пробоя подвеску довести сложно.

Труднее смириться с тихоходностью «итальянца». Скромного 1,4-литрового моторчика «каблуку» не хватает даже на то, чтобы уверенно держаться в потоке, – на разгоне приходится внимать заунывной песне неторопливо раскручивающегося двигателя и размашисто работать рычагом коробки передач. Зато понравилась легкость педалей: от машины со столь грузовым характером невольно ожидал гораздо большего сопротивления. Рулевое управление вызывает досаду. От упора до упора – чуть больше двух оборотов, что, в принципе, хорошо, но усилитель проявляет излишнее рвение: на трассе «Добло» начинает рыскать. Нервное поведение заставляет внимательно следить за траекторией, постоянно подруливая. В виражах тем





Удобный рычаг коробки, круглые ниши под дефлекторами вентиляции – эргономику «Пежо» продумывали до мелочей.



Интерьер «Партнера» гораздо современнее, да и материалы отделки не в пример лучше, чем у «итальянца».

Ночью приборы «Пежо» выглядят очень нарядно, но при дневном свете цифры разглядеть непросто.

Большие двери, удобная посадка. Вспомнилось: «Хорошо входит и хорошо выходит»...



МЕТРЫ И КУБОМЕТРЫ

Несмотря на то что машины – в пассажирских версиях, они обладают немалыми грузовыми возможностями. В ФИАТ вошло 540 л поклажи, в «Пежо» упихнули 556 л в виде тарированных кубиков.

«Партнер» похвалю за практичность: пол и стенки отсека прикрыты пластиком, есть и пара удобных карманов. «Добло» с ворсовыми коврами салона и голым металлом в багажнике на фоне оппонента выглядит странновато.

Длинные грузы удобнее возить в «Партнере»: задний диван можно сложить в разных комбинациях, а вдобавок откинуть вперед спинку переднего пассажирского сидения. Подобной роскоши в «Добло» нет. Да и вариантов трансформации меньше: убрать, например, только большую часть дивана не удастся – можно сложить его на треть либо целиком.





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	FIAT DOBLO	PEUGEOT PARTNER TEPEE
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4253/1722/1818	4380/1810/1875
база	2583	2728
колея спереди/сзади	1514/1505	1505/1555
Объем багажника, л	750	642
Радиус поворота, м	5,2	5,5
Масса снаряженная/полная, кг	1230/1830	1430/2065
Время разгона 0–100 км/ч, с	17,0	14,4
Макс. скорость, км/ч	148	160
Топливо/запас топлива, л	A95/60	ДТ/60
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	6,3/9,2/7,4	4,8/6,4/5,3
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/8	P4/16
Рабочий объем, см^3	1368	1560
Степень сжатия	11,1	18,0
Мощность, кВт/л.с.	57/78 при 6000 об/мин	66/90 при 4000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	115 при 3000 об/мин	215 при 1750 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	M5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	4,27/2,16/1,48/1,12/0,92/3,82	3,45/1,87/1,16/0,82/0,66/3,33
Главная передача	4,5	4,3
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	зависимая рессорная	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	175/70R14	205/55R15, 215/55R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	FIAT DOBLO	PEUGEOT PARTNER TEPEE
Снаряженная масса, кг	1330	1520
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	743 (56)/587 (44)	888 (58)/632 (42)
Дорожный просвет, мм	145	130

более не стоит лихачить. Поначалу ФИАТ словно не хочет поворачивать, а в какой-то момент начинает скользить всеми четырьмя колесами.

«Партнер» проявляет совсем другой нрав. В городе ему тесно – в пробочной толчее трудно как следует реализовать возможности 90-сильного дизеля. А работать длинноходным рычагом приходится чаще, чем хотелось бы. Зато в дальних пробегах «Пежо» реабилитируется: великолепная тяга в широком диапазоне оборотов, внятный руль, тишина в салоне. А вот российских колдобин «француз» не любит: мягкая подвеска прекрасно справляется с мелкими невзгодами, но особо коварные коч-



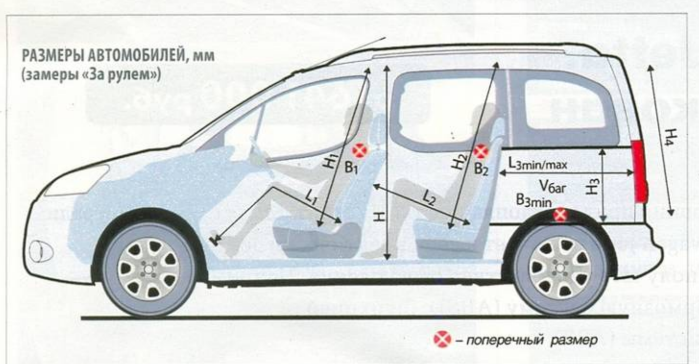
Двухстворчатая дверь багажника очень выручает при погрузке. Тем более что распахнуть ее створки можно как на 90, так и на 180 градусов.

За распашные двери в «Партнере» придется доплатить 6300 рублей или довольствоваться громадной подъемной «калиткой».

ки отдаются глухими ударами в кузов. В поворотах автомобиль ведет себя предсказуемо: если переборщить со скоростью, уходит в легкий, легко контролируемый занос. Главное – удержаться в седле: боковая поддержка кресла минимальная (впрочем, у ФИАТа не лучше).

Что прельщает будущих покупателей – большой полезный объем? Ну не возможность же ездить, не снимая высокую шапку?! Не знаю. Если оценивать автомобили как легковые – в обоих многовато грузовых черт. Справедливо и обратное: для грузовиков они слишком игрушечные. Но идеология у машин разная – похоже, итальянцы делали пассажирскую машину из грузовой, а французы – наоборот. Именно это стоит иметь в виду, делая выбор. **ЗР**

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм
(замеры «За рулем»)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
FIAT DOBLO	1010–1130	670–755	1425	1155	1090	1430	1485	930/1315	1200	1230*	1170	540
PEUGEOT PARTNER TEPEE	985–1150	640–880	1290	1120	1075	1460	1475	925/1290	1190	1230*	1120	556

*До потолка.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

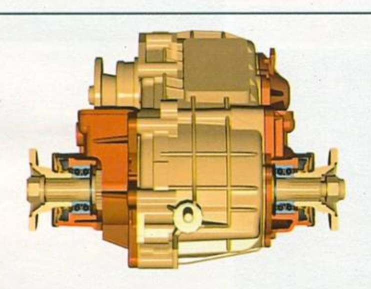
Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
FIAT DOBLO	8	8	7	8	8	8	8	8	8	7	7	8	8	8	8	7,8
PEUGEOT PARTNER TEPEE	9	8	8	8	9	9	9	8	8	8	8	8	7	8	8	8,2

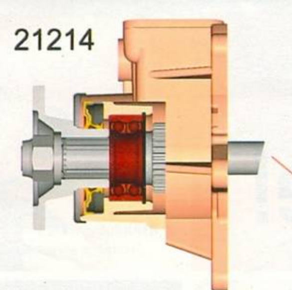
Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в рейтинге участников данного теста. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

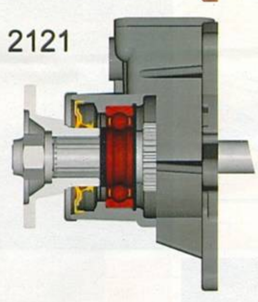


Денис Арутюнян: «Не скажу, что за время теста успел полюбить «каблуки». Однако их достоинства и универсальность помогли понять, почему на дорогах таких машин все больше».

Малой кровью







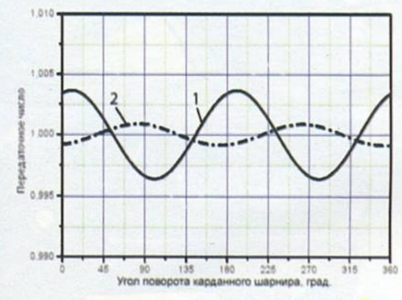
С 01.04 на ВАЗ-21214 (на пятидверной 2131 появится чуть позже).

С апреля пошли в серию трансмиссии с изменениями. На выходных валах раздаточной коробки взамен однорядных появились двухрядные подшипники наружным диаметром 52 мм (ранее – 68 мм). С ними, благодаря большей жесткости опор валов, уменьшились люфты и биения в самой раздатке и в трансмиссии в целом. Повышена надежность агрегата, снижены шумы и вибрации. Обновленная РК отличается новыми передней и задней крышками, взаимозаменяемыми (вместе с подшипниками) со старыми, поэтому умельцы могут самостоятельно обновить раздатку. Внимание: посадка однорядных (старых) подшипников в крышки была переходной (зазор-натяг), а двухрядных – только с натягом.



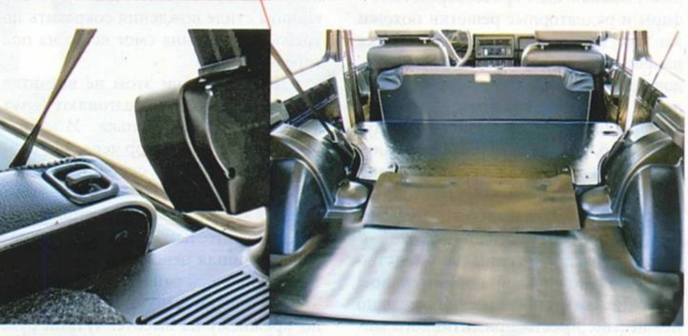
На старушке «Ниве» наружные зеркала отныне – от «Шевроле-Нивы». Они отвечают европейским требованиям по пассивной безопасности, введенным в 2010 году. Обширные отражающие поверхности, более жесткие кронштейны значительно улучшили обзор позади машины. Регулировка положения зеркал – из салона.

Самый популярный и, пожалуй, лучший российский вседорожник продолжают совершенствовать. Что принесла очередная модернизация «Нивы», рассказывает Сергей Мишин.





В стремлении найти недорогую альтернативу валам со ШРУСами и в то же время снизить трансмиссионные вибрации внедрено экономичное решение: заднюю вилку традиционного кардана повернули относительно передней на один шлиц. Такое смещение на 21 градус несколько уменьшило неравномерность вращения валов. Еще лучше было бы сместить вал на 16 градусов, но сделать это малой кровью не получилось – пришлось бы менять производственную оснастку. Рукастые владельцы смогут модернизировать карданные валы, развернув их вилки на один шлиц. Но после этого следует обязательно отбалансировать весь вал. Вместе с тем на карданах, изготовленных до февраля 2009 года, такая модернизация не даст ожидаемого эффекта, поскольку их делали еще по старым допускам. Валы со ШРУСами появятся позже, в улучшенной комплектации.
На графике: изменение угловой скорости вала с прежним расположением вилок (1) и после их разворота (2).



С 24.02 на модели ВАЗ-21214, с 04.03 на 2131.
Заднее сиденье теперь раскладывается не книжкой, а по-современному: подушка откидывается вперед, а на ее место укладывается спинка. На подушке появилась петля-темляк, на спинке – две «калиновские» защелки, пользоваться которыми одно удовольствие. Еще одна мелочь – держатели замков ремней безопасности: теперь они не будут проваливаться в щель между спинкой и подушкой, откуда вытащить их не так-то просто. Сиденья могут быть укомплектованы креплениями «Изофикс» для детских кресел. Оба новшества внедрены и на пятидверных вседорожниках.



Mitsubishi Outlander XL

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4665
ширина	1800
высота	1720
база	2670
дорожный просвет	215
Объем багажника, л	541/1691
Снаряженная масса, кг	1573
Полная масса, кг	2070
Разгон 0–100 км/ч, с	12,3
Максимальная скорость, км/ч	180
Топливо	А95
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	10,6
загородный цикл	7,0
смешанный цикл	8,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 2 л, 108 кВт/147 л.с. при 6000 об/мин, 199 Н·м при 4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, вариатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/55R18.

Рожденный ездить

Прошло без малого четыре года с тех пор, как компания «Мицубиси» предъявила публике кроссовер «Аутлендер XL». И вот появился его обновленный вариант. В суть изменений вникал Юрий Тимкин. Фото Георгия Садкова.

Передавая ключи от этого «Аутлендера XL», представитель компании не жалел лестных слов. По его уверениям, японские дизайнеры придали машине изрядную порцию агрессии, сделав ее похожей, ни много ни мало, на... истребитель F2, который выпускает одно из подразделений «Мицубиси». Но у меня облик обновленного «Странника» ассоциируется не с самолетом, а с последними моделями «трех бриллиантов»: «Кольтом», «Лансером», компактным кроссовером ASX – фары и радиаторные решетки похожи как две капли. Форму капота слегка изменили, стараясь уберечь пешеходов при наезде. А вот сзади «Аутлендер XL» такой же, как прежде.

Устроившись в салоне, подумал было, что и интерьер прежний. Но стоило коснуться передней панели, понял: не совсем так. Отделочный пластик дорестайлинговой машины был жесткий и гулкий, теперь же добротные мягкие материалы. Сходство с натуральной кожей поразительное! Включив зажигание, заметил еще одно новшество: вместо примитивного монохромного монитора – современный цветной экран, который не бликует даже при ярком солнце. А вот информация на экране нерадостная: средний расход топлива за время предыдущего пробега – 15,5 л/100 км. Многовато для 2-литрового мотора (прежде для «Аутлендера XL» его не предлагали). Не иначе, мой предшественник охоч до быстрой езды. Обнуляю показатель. Гоночными амбициями не горю, поэтому уверен: мне наверняка удастся ощутимо поднять экономичность. Не тут-то было! Даже при спокойном стиле вождения сократить потребление бензина смог всего на полтора литра.

Динамика при этом не впечатляет: 147 «лошадей» разгоняют «Аутлендер XL» без огонька. И совсем не нравится, что мотор чересчур шумный. Вдобавок на скоростях свыше 80 км/ч досаждает громкое шуршание шин. В колесные арки нелишне ввести дополнительную шумоизоляцию – от автомобиля ценой 1 189 000 рублей ждешь большей тишины в салоне.

Управляемость «Аутлендера XL» по-прежнему на высоте: чуткий руль, надежные тормоза, некритичные крены. Однако плавности хода явно недостает. На «гребенке» еще ничего, но на неровностях посерьезнее автомобиль изрядно трясет.

Дискомфорт усиливают и жесткие 18-дюймовые шины – их устанавливают на версию с вариатором. Полагаю, у машины попроще, с 16-дюймовыми шинами и механикой, плавность хода лучше.

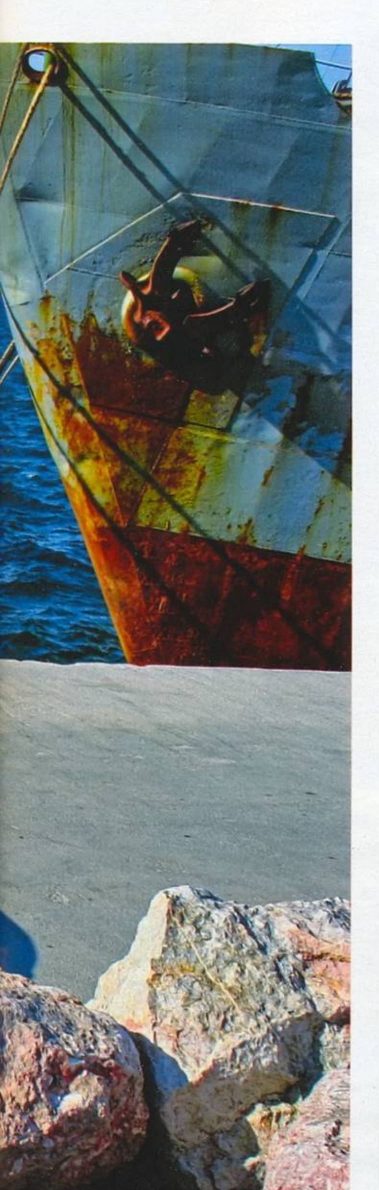
«Аутлендер XL» теперь снабжают престижным оборудованием, например системами доступа в автомобиль и пуска двигателя без ключа, адаптивными биксеноновыми фарами, навигатором с 40-гигабайтным жестким диском, сенсорным экраном и камерой заднего вида. Но вся эта роскошь – для покупателей 2,4-литровой 170-сильной версии.

Ну а возможность поставок в Россию модификации с 3-литровой 220-сильной «шестеркой» только рассматривается. На мой взгляд, ее скоростные характеристики куда лучше соответствуют агрессивной внешности. Эту версию действительно стоило бы сравнивать с истребителем. ЗР



Легенды и мифы новой «Фабии»

Ставшая заметно популярнее с освоением на российском заводе «Шкода», модель «Фабия» вновь прошла через руки инженеров. Какие изменения они внесли, разузнал Михаил Гзовский. Фото автора и «Шкода».



Знаете, как на эмблеме «Шкоды» появился профиль «пернатого» индейца? Легенда, культивируемая фирмой, гласит: основатель завода в Пльзене Эмиль Шкода любил путешествовать. В одном из вояжей по Америке он свел дружбу с индейцем, которого увез на родину в Чехию и оставил в семье.

Ступая на землю Греции, где каждый камень окутан ореолом загадочности, невольно вспоминаешь легенды. А как насчет автомобильных мифов? Например, такой: невозможно обойтись малой кровью при попытках сделать уже выпускаемую модель гораздо привлекательнее для покупателя. Поначалу оспаривать его не пытаюсь. Изменить имидж рестайлингом? Да, перекроенные капот, крылья, фары и радиаторная решетка визуально делают «Фабию» более приземистой, как нам и обещали дизайнеры фирмы. Но ведь в профиль и сзади «Шкода» не изменилась вовсе...

А это что такое? Среди обычных «фабий» – машина с защитным пластиковым обвесом. Отныне вариант «Скаут» предлагают не только на основе «Румстера» и универсала «Октавия», но и на базе младшей «Шкоды». Несложное и недорогое решение способно привлечь поклонников внедорожного стиля да и просто практичных потребителей, ранее не обращавших внимания на эту модель. В путешествие по окрестностям Афин я отправился именно на «Фабии-Скаут».

Миф о том, что нам с вами всегда предлагают только самое новое, тоже придется разрушить. В России под капотами «фабий» останутся уже знакомые двигатели: бензиновые 1,2, 1,4 и 1,6 л (60, 86, 105 л.с.). Ни дизелей, ни новейших турбомоторов серии TSI ждать пока не приходится. Причины прозаичны: эти агрегаты ощутимо до-

КЛЮЧ НА СТАРТ

В Европе для «Фабии» предлагают семь бензиновых (60–180 л.с.) двигателей и три дизельных (75–105 л.с.). Примечательно, что объем наиболее мощного, 180-сильного мотора версии RS – всего 1,4 л. Секрет в сочетании механического наддува и турбокомпрессора с перепускным клапаном. Трехцилиндровые двигатели объемом 1,2 л, которые мы увидим и в России, тоже модернизированы: вместо роликовой цепи в приводе газораспределительного механизма использована модернизированная зубчатая цепь. Тем самым уровень шума на высоких оборотах существенно снижен.





В салоне новый четырехспицевый руль с кнопками управления аудиосистемой. Усовершенствован и климат-контроль Climatronic (на дорогих версиях).

На дисплей между спидометром и тахометром выводится индикатор-подсказка для выбора экономичной передачи.

Навигации Amundsen с пятидюймовым сенсорным экраном в России, к сожалению, пока не будет.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

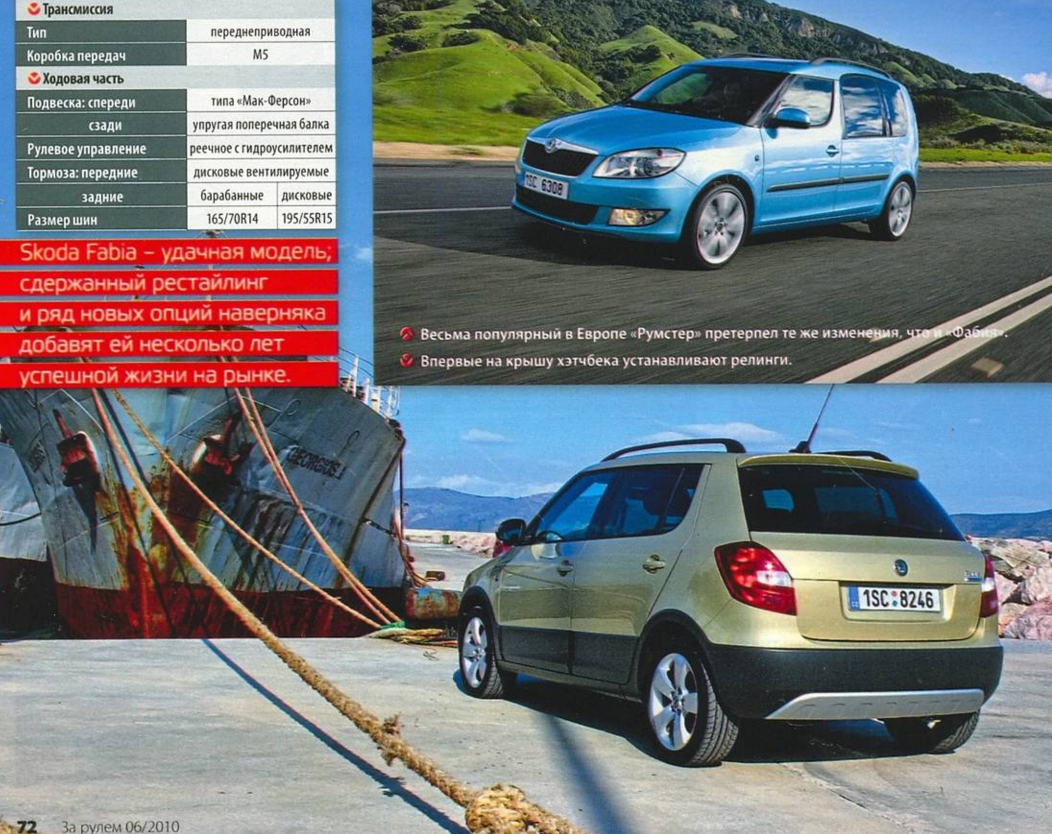
Модель	Skoda Fabia		
	1,2	1,4	1,2 TSI
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4000/1642/1498		
база	2451		
колея спереди/сзади	1433/1426		
Снаряженная масса, кг	1090	1104	1130
Полная масса, кг	1620	1634	1660
Объем багажника (VDA), л	315		
Время разгона 0–100 км/ч, с	16,5	12,2	10,1
Макс. скорость, км/ч	155	175	191
Топливо/запас топлива	A95/45		
Средний расход топлива, л/100 км	5,7	5,9	5,3
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	Р3	Р4	
Число клапанов	6	16	
Рабочий объем, см^3	1198	1390	1197
Степень сжатия	10,3	10,5	10,1
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	44/60 5200	63/86 5400	77/105 5000
Крут. момент, Н·м при об/мин	108 3000	132 3800	175 1550–4100
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М5		
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	упругая поперечная балка		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые		
задние	барабанные		дисковые
Размер шин	165/70R14		195/55R15

роже в производстве, а вся соль уменьшения объема в сочетании с турбонаддувом в том, что мотор отвечает требованиям норм Евро V. В России о них еще только рассуждают. И все же я решил опробовать «Фабию» именно с турбомотором 1,2 TSI мощностью 105 л.с. Интересно сравнить его с агрегатом аналогичной мощности – атмосферным, объемом 1,6 л, который будут продавать у нас.

«Маленький мотор не способен везти на «низах», – крутится в голове очередной миф. Ошибочка! Ровно, почти без напряжения 1200 турбокубиков разгоняют машину почти с холостых оборотов. «Полка» крутящего момента приходится на диапазон 1550–4100 об/мин, так что при желании на «Фабии» можно обойтись минимумом переключений. На узких прибрежных серпантинах смог оценить сбалансированное сочетание тяговитого мотора и четкой механической коробки передач с хорошо натасканным на дороги такого типа шасси. На высоких скоростях тяга, конечно, ухудшается, обгоны становятся затяжными. Зато расход топлива – менее 6 л (после пробега в несколько сотен километров).

Признаться, чуть позавидовал европейцам. Они получают экологически чистый, экономичный и очень удобный в городе мотор. Не достанутся нам и некоторые другие блага – например, агрегатируемый только с турбомоторами 7-ступенчатый робот DSG, а также новейшая навигационная система Amundsen.

Но будем оптимистами. Первые обновленные «фабии» калужской сборки появятся в продаже в июне, а версия «Скаут» – сразу после дебюта на московском автосалоне в августе. Как заверили представители «Шкоды», цены останутся прежними. Так что последний миф – дескать, новая модель неизбежно дороже предшественницы – «Шкода» тоже готова развенчать. И слава автомобильным богам! ЗР



Skoda Fabia – удачная модель; сдержанный рестайлинг и ряд новых опций наверняка добавят ей несколько лет успешной жизни на рынке.

Весьма популярный в Европе «Румстер» претерпел те же изменения, что и «Фабия».

Впервые на крышу хэтчбека устанавливают релинги.

Неоцифрованные эмоции



БЕЗ НУЛЕЙ И БЕСКОНЕЧНОСТИ

Индекс 308 держался в названии концепта, показанного во Франкфурте в 2007 году. В 2008-м он фигурировал на стальной табличке, заменявшей номерной знак у опытного образца 308 RCZ, на котором я прокатился по закрытому полигону под Парижем. А теперь, когда дело дошло до продаж, цифровой индекс исчез напрочь. Ладно.

Войдя во вкус, RCZ отказался принять символ бесконечности – сдвоенные нули посередине индекса, которые, как отмечают в «Пежо», призваны подчеркивать неординарность моделей. Например, кроссовера 3008, минивэна 5008 или полноприводного «Пежо-4007». Видимо, в отместку за своенравность RCZ отправили на сборку в Австрию на завод «Магна-Штайр», выпускающий небольшие партии машин по заказу сторонних компаний.

Вы думаете, это охладило пыл непокорного «львенка»? Ничуть!

ОН ХОТЕЛ БЫТЬ ЕЩЕ АГРЕССИВНЕЕ

Два года назад 1600-кубовый мотор 308 RCZ выдавал немалую мощность: 170 л.с. Теперь бензиновый мотор того же объема отдает уже 200 сил. Разница существенная. Тогда мне рекомендовали не разгоняться быстрее ста двадцати – мало ли чего ждать от концепта. В этот раз говорили: «Жми!», подсказывая, где прячутся полицейские радары.

Правда, сидящего за рулем спорткара «Пежо» вряд ли нужно подбадривать. Желание сорваться с места настолько велико, что успеть бы пристегнуть ремень и подогнать сиденье. Разогнавшись до полутора сотен, пони-

Самоутверждаясь в своей неповторимости, «Пежо-RCZ» оказался близок к тому, чтобы порвать с родственниками. Перво-наперво он отмежевался от принадлежности к семейству «трехсотых», хотя и выполнен на одной с ними платформе. До причин такой неуживчивости докопался Владимир Соловьев. Фото автора и «Пежо».



маешь: мотору не хватает басовитости звука, да и вообще голосом он слаб. Пока не привык к нему, стараюсь сверять свои ощущения со спидометром.

Подвески с небольшими ходами практически не дают крениться в поворотах, скорость прохождения которых, похоже, зависит только от сцепных свойств шин.

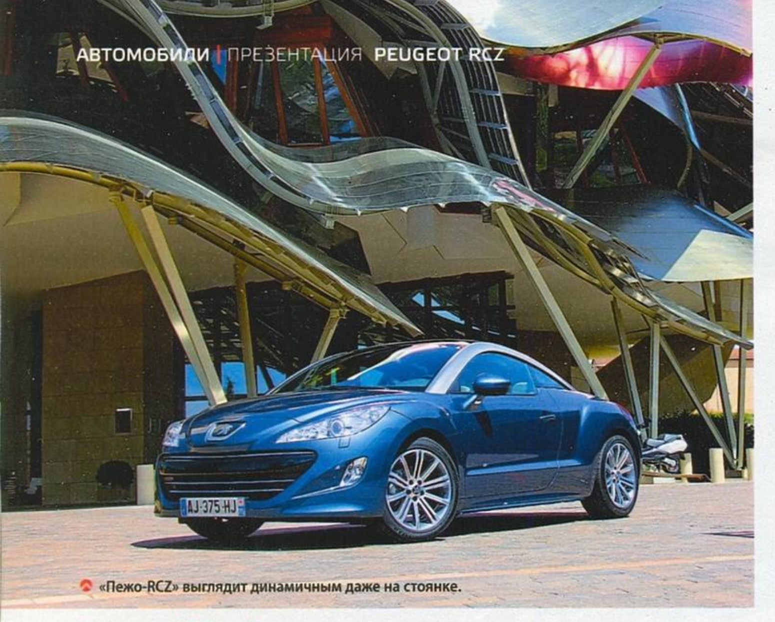
Тяговитый мотор и коробка с довольно длинными передачами позволяют одинаково комфортно ехать на четвертой и на пятой, не переходя на высшую. На мой взгляд, быстро манипулировать рычагом мешают его увеличенные ходы и ощущение нечеткости при переключениях. Хотя формально придраться не к чему: передачи включаются, машина едет. И не просто едет – несется, разменивая при разгоне 100 км/ч за 7,5 с.

Может быть, отсутствие более подходящей коробки не дало конструкторам возможности добавить RCZ динамики, а может, маркетологи подбили приберечь усиленный вариант для обновления, которое неизбежно потребуется через три-четыре года. Так или иначе, изначальные планы оснащать модель 2010 года мотором, развивающим 218 л.с. при том же объеме 1,6 л, остались нереализованными.

СОЛЯРКА ПО ВКУСУ

Быстрое проникновение дизельных двигателей в автоспорт затронуло и гражданские спорткары.

Дерзкий «львенок» согласился принять 2-литровый дизель, но не тот 138-сильный, что устанавливается в 308-ю, а тот, которым оснащают купе 407. Конеч-


«Пежо-RCZ» выглядит динамичным даже на стоянке.

Продажи RCZ в России стартуют в середине лета; цены – от 1 360 000 рублей. В дополнение к описанным версиям – 1,6 л, 200 л.с. и 2,0 HDi, 163 л.с. – должна появиться менее мощная: 1,6 л, 156 л.с., с шестиступенчатым автоматом.

но, 163 «лошаденки» порезвее будут! Мотор и вправду демонстрирует великолепную динамику, проигрывая более сильному бензиновому всего 0,7 с в разгоне до сотни. Дизель оказался тихим. В сочетании с более строгой коробкой этот агрегат, на мой взгляд, предпочтительнее бензинового. Да, он не раскручивается до 6500 оборотов, у него нет этакой спортивной нервозности, но всю необходимую работу шустро исполняет в диапазоне 1500–3000 об/мин, расходуя в среднем 5,3 л/100 км. И при этом не чувствуешь никакой ущербности. Дизельный RCZ так же лихо ввинчивается в повороты, играючи карабкается по горной трассе,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Peugeot RCZ	
	2,0 HDi	1,6
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4287/1845/1359	
база	2612	
колея спереди/сзади	1580/1593	
Объем багажника (VDA), л	320	
Радиус поворота, м	5,7	
Снаряженная масса, кг	1320	1345
Полная масса, кг	1735	1715
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,2	7,6
Макс. скорость, км/ч	220	237
Топливо/запас топлива, л	ДТ/55	А95/55
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	4,5	5,6
городской цикл	6,8	9,1
смешанный цикл	5,3	6,9
Двигатель		
Тип	дизельный	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, $см^3$	1998	1598
Мощность, кВт/л.с.	120/163	147/200
при об/мин	3750	5500
Крутящий момент, Н·м	340	275
при об/мин	2000–3000	1700–4500
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М6	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем	
Тормоза: передние и задние	дисковые	



Карбоновые вставки на приборном щитке – стильно, спортивно, престижно.

Салон машины вместимостью 2 + 2 реально кончается на переднем ряду сидений, а вот они удобны и цепко держат пассажира и водителя.

Принадлежность панели «Пежо-308» угадывается с первого взгляда. Но с какой тщательностью она обтянута натуральной кожей!

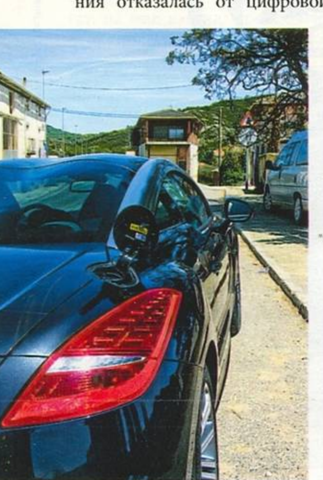


Peugeot RCZ – настоящий спорткар, умеющий создавать настроение.

Мускулистые формы кузова RCZ особенно рельефны на переходе крыши в заднее стекло.

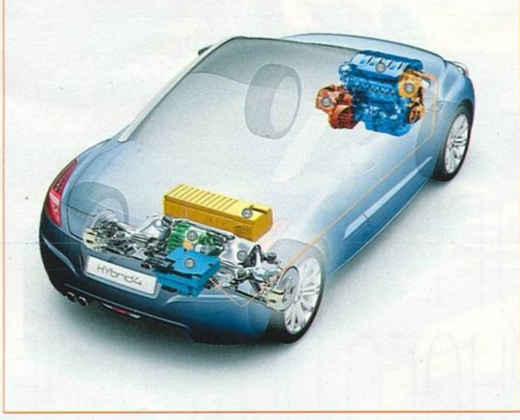
он бескомпромиссно настроен на результат – и на то, чтобы понравиться.

Прокатившись на бензиновом и дизельном спорткарах «Пежо», неожиданно понял, почему компания отказалась от цифровой каббалистики в отношении RCZ. В наше время не проблема оцифровать картинку, звук, изображение, но никому не удавалось оцифровать эмоции! Поэтому RCZ не нужны цифры. Это автомобиль-настроение. Без таких, как он, мир тускнеет, а автомобили получают свой порядковый номер согласно классу и свежести версий. И обладатели семейных седанов уже не смеют отклониться от привычного, набившего оскомину маршрута. ЗР


Вот так, по-спортивному вверх, открывается горловина топливного бака. Этому «львенку» нужно дизтопливо.

ЧИСТО ГИБРИД

Всякий уважающий себя современный спорткар обязан стремиться к экологической чистоте. Через год «Пежо-RCZ» примерит гибридную установку от 3008-го. Заднюю ось приводит электромотор, переднюю – ДВС.




Только если иначе нельзя, но очень надо, взрослый человек полезет на заднее сиденье.



Хард & софт

Компьютерные термины в описании машины применимы, считает Денис Арутюнян, если речь идет об обновленной «трешке» БМВ.

ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Знакомым кажется все: пухлый хваткий руль, лаконичный приборный щиток, отделка из мягкого пластика и дорогой кожи. Осталась прежней и посадка за рулем: кресло с низкой подушкой и чуть заваленной назад спинкой позволяет устроиться, словно на уютной кушетке. Сзади по-фирменному тесновато.

Зато с программным обеспечением у «немца» полный порядок. Программисты снова всерьез поработали над системой iDrive, наделив ее новыми функциями. Теперь мультимедийный комплекс сможет не только указать верную дорогу, усладить слух музыкой или заняться тонкой настройкой второстепенных функций. БМВ способен заменить персонального секретаря: бортовой компьютер научили синхронизировать данные по беспроводному каналу Bluetooth с сотовым телефоном. Все, что записано в коммуникаторе, появится на экране в авто: знакомые адреса и номера телефонов, машина напомнит о записанной в календаре встрече...

ЖЕЛЕЗО

Хотя это и не бросается в глаза, в начинке «трешки» есть изменения. Скажем, кабриолет теперь укомплектован 3-литровой бензиновой «шестеркой» и семиступенчатой роботизированной коробкой с двумя сцеплениями. Резвый аппарат.

Под аккомпанемент выхлопной системы БМВ плавно бороздит город. Длинный ход педали газа и мягкие переключения передач располагают к неспешной езде. Но «трешка» заточена под иное: она живет на автобане. Выруливаю на шоссе, давлю акселератор – сейчас БМВ «подорвет»... Однако в штатном режиме коробка отозвалась неожиданной паузой, а двигатель – лишь ревом. Нет, через секунду машина рванула вперед – все, как и должно быть. Но задержки при переключениях остались заметными. Может, нажать кнопку *Sport* рядом с рычагом? Вот теперь БМВ стал похож на самого себя: немного потяжелел руль, исчезла медлительность коробки, а ветер, приятно щекоча макушку, запел гимн скорости.

Седан с 2-литровым дизелем не назовешь медленным. Энергичный разгон, четкая работа 6-ступенчатой механической коробки передач, цепкие тормоза. Недаром к названию авто добавили слова *EfficientDynamics*. Однако чересчур громко тарахтит мотор – такого никак не ожидаешь от БМВ. Впрочем, дизелю это можно простить за экономичность.

По заверениям немецких специалистов, в смешанном цикле машина расходует меньше 5 л солярки на сотню. Этому способствует и система «старт-стоп», которая глушит

Интерьер «трешки» назвал бы нарочито богатым, не будь он столь строг.



Приборы традиционны для БМВ: без выкрутасов, современны, понятны, информативны.

Минимум кнопок, продуманная эргономика, удобное меню iDrive – что еще нужно для полного взаимопонимания с автомобилем!

двигатель на остановках. При нажатии педали сцепления мотор вернется к жизни.

Любой, даже самый мощный современный компьютер не представляет ценности без подходящего программного обеспечения. Верно и обратное: использовать софт без соответствующего оборудования невозможно. Похоже, баварские специалисты руководствовались именно этой закономерностью. Хард и софт в обновленной «трешке» они соединили успешно. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	BMW 3 Series	
	320d	335i Convertible
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	4531/1817/1421	4612/1782/1384
ширина	2760	2760
колея спереди/сзади	1506/1535	1500/1507
Объем багажника, л	460	210
Радиус поворота, м	5,5	
Снаряженная масса, кг	1495	1810
Полная масса, кг	1940	2165
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,5	5,8
Макс. скорость, км/ч	235	250
Топливо/запас топлива, л	ДТ/61	А95/63
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	4,0	6,7
городской цикл	5,9	12,4
смешанный цикл	4,7	8,8
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	P4	P6
Число клапанов	16	24
Рабочий объем, см^3	1995	2979
Степень сжатия	16,5	10,2
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	135/184 4000	225/306 5800
Крутящий момент, Н·м при об/мин	380 1900–2750	400 1200–5000
Трансмиссия		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	M6	A7
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	



BMW 3 Series, словно современный компьютер, перестал быть узко ориентированным инструментом, превратившись в универсального помощника.



SKODA OCTAVIA TOUR
1,6 л, 102 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация базовая, опции, 655 500 руб.

MITSUBISHI LANCER CLASSIC
1,6 л, 98 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация nvite, 569 000 руб.

CHEVROLET LACETTI
1,6 л, 109 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Elite, 525 000 руб.



Второй эшелон

Автомобили начала двухтысячных… С симпатией к не самым новым, но по-прежнему выпускаемым и популярным моделям тестировал их Сергей Воскресенский. Фото Александра Кульнева.

Эти машины хорошо знакомы потребителю, и многое у них, по крайней мере у двух, уже в прошлом: популярность, ажиотажный спрос, пристальное внимание прессы. Ведь на смену предыдущим моделям пришли куда более современные «лансеры», «октавии» и «шевроле». А наши герои, в общем-то, не исчерпав ресурсов, собрались во «вторые руки». Но спрос потребовал продления полномочий. Интерес к машинам базируется на привлекательных ценах и подтвержденной временем практичности.

В нашей компании один из самых продаваемых сегодня «Шевроле» – седан «Лачетти», привлекшая многих своим фольксвагеновским происхождением «Шкода-Октавия Тур» и классический японец «Мицубиси-Лансер Классик», появление которого не так давно вызвало ажиотажный интерес.

Все машины – с моторами 1,6 л, «Лансер» в дорогой комплектации еще и с автоматом.

БОЛЬШОЙ, А БЕЗ ГАРМОШКИ

«Шевроле» совсем не стремится казаться богаче, чем есть. Попадая в окружение серых да еще местами шершавых пластиков, не тешишь себя иллюзиями насчет престижности этого седана. Простые обивочные материалы, простая и просторная передняя панель, заурядная (зато штатная!) «музыка», а уж словно в нагрузку к ним – крупная, массивная баранка, удобная, но совсем уж скромная комбинация приборов и рычаг пятиступенчатой механики. Довольно много времени и внимания отняли многочисленные колесики регулировок сиденья. И поиски кнопки открывания багажника. Должна же она где-то быть!

Однако совсем скоро вместе с найденным, наконец, заветным тумблером (он на водительской двери, но «удачно» замаскирован под цвет обивки) приходит понимание этого простого, но вполне удобного автомобиля. Не будем цепляться к пластикам – куда важнее, что в «Лачетти» очень просторный, вместительный салон, в котором хорошо водителю, комфортно задним пассажирам. Да и водительский инструментарий доступен и добротен. Просторное, рациональное сиденье, рулевое колесо, ездящее в двух



Chevrolet Lacetti

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

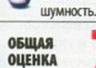
Одна из самых продаваемых в России моделей «Шевроле» появилась в 2003-м. Выпускают с кузовами седан, хэтчбек, универсал.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4, 1,6 и 1,8 л (95, 109 и 121 л.с.).
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат.
КОМПЛЕКТАЦИИ:
Star (SE), Elite (SX), Platinum (CDX).
ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
428 250–624 950 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА


Практичен, удобен для водителя и задних пассажиров, неплохо оснащен; двигатель гибкий.

Пластмассовый интерьер, жесткая подвеска, шумность.


ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,7** полная оценка по категориям в конце статьи

Хороший пример относительно недорогой, симпатичной и разнообразной в представленных версиях машины, которой, правда, немного не хватает высококачественных инженерных решений.

направлениях, логичное управление отоплением и вентиляцией. Словом, осмотревшись, присидевшись, принюхавшись, быстро понимаю: дружить с «Шевроле-Лачетти» можно.

Укрепляюсь в этой мысли, ощутив эффектную тягу мотора на низких оборотах и почувствовав его жизнерадостный нрав на средних. Но скоро становится очевидно: от «Лачетти» не жди большего. Стоит стрелке тахометра пройти четырехтысячную отметку, как двигатель неожиданно теряет мощь, а его звук, и без того заметный с самых «низов», начинает настойчиво доминировать. Добавим к этому жесткие и шумные подвески, не только основательно потряхивающие на весен-





Кнопку открывания багажника «Шевроле» найдешь далеко не сразу. Может, стоит ее выделить?



Цифры, конечно, мелковаты, зато визуальное господство спидометра в «Шевроле» неоспоримо.



Лаконично, удобно и очень даже выразительно. С управлением климатом в «Лачетти» все в порядке.



Видимо, здесь главное – соблюдение корпоративных традиций, остальное в «Октавии Тур» не очень важно.



К регулировкам сиденья «Октавии» претензий нет, но само кресло оставляет желать лучшего.



Нажимая такие клавиши, как в «Мицубиси», уж точно не промахнешься.

Если не смотреть на шкалы приборов «Лансера» в темное время суток, выглядят они вполне симпатично.



Вариант крутилок по-лансеровски: действовать ими, а заодно и управлять кондиционером можно практически вслепую.

них ухабах, но и тщательно пересчитывающие мелкие неровности. Недостает четкости ощущений на педали тормоза. Управляемость обычна и надежна, в ней ни грамма азарта и экспрессии. Вероятно, таким и должен быть нормальный, относительно недорогой седан-хорошист. А что ему противопоставят конкуренты?

ЧЕРНАЯ ДЫРА

Космос ни при чем. Но, оказавшись в антрацитово-черном интерьере «Шкоды-Октавия», поневоле вспоми-


В этом интерьере можно жить, работать, находя его даже по-своему симпатичным. Но согласитесь, игрой воображения создатели «Лачетти» не порадовали.


Интерьер «Октавии» – господство высококачественных пластиков.


Вроде бы ничего особенного, но на фоне конкурентов «Лансер» смотрится гармонично.

наешь этот термин. Мрачные внутренности поглощают свет, словно подчеркивая ощущение рутинности окружающего. Нет, в салоне совсем не тесно, скорее как-то душно. Очень не хватает живых, ярких пятен, ведь даже комбинация приборов в тон всему остальному. Сначала кажется – автомобиля проще не бывает. Но с удивлением замечаешь задвинутую в самый низ консоли вполне современную климатическую установку, находишь колесики электроподогрева, маршрутный компьютер и прочие атрибуты престиж-

ности. Эта «Шкода» совсем не так проста – жаль, все лучшее прячется за чернотой интерьера.

Так, потихоньку, словно на ощупь находя ориентиры, обживаюсь в салоне «Шкоды». За внешней невзрачностью вполне породистые, мягкие пластики, выверенная эргономика. Вот только что-то не так с сиденьем, на первый взгляд вполне рельефным и правильным. Несмотря на внушительные диапазоны перемещений, оно лишь отдаленно напоминает желаемое. Коротка спинка, боковой поддержки никакой, да и поясница лишена опоры, при том что дополнительная регулировка имеется. Час-полтора в таком кресле – и хочется сменить машину, недобрым словом помянув дешевые конструкции.

Подчеркнуто электронные настройки акселератора – еще один повод для дебатов с коллегами, причем бурных. Ведь двигатель «Октавии» не очень гибок до 1500 об/мин, однако удобен на средних оборотах, напористый и темпераментный. Но чтобы почувствовать это, надо привыкнуть, что между мотором и водителем существует некая временна́я прослойка, не позволяющая



Skoda Octavia Tour

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Последнее обновление модели – в 2000-м. Продают с кузовами хэтчбек и универсал.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4, 1,6 и 1,8 л (75, 102 и 150 л.с.); турбодизельный, 1,9 л (90 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
в зависимости от мотора.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
479 000–624 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Очень вместительный багажник, хорошие тормоза, управляемость, плавность хода, акустический комфорт.

– Неудобное водительское сиденье, мрачный интерьер, тесно сзади.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,9** полная оценка по категориям в конце статьи

Модельный возраст этому автомобилю не помеха. Куда больше в нем мешает нарочитое удешевление.



С ТРЕМЯ БОГАТЫРЯМИ

Как правило, подобный автомобиль – главный и единственный в семье. В грузоперевозках «Октавия»-хэтчбек вне конкуренции. А каково пассажирам? В их роли, как всегда, экспертная группа.



Большой салон – главное преимущество «Лачетти». Когда в нем, без особых оговорок, умещаются три здоровых мужика, уже не волнует простенькое оформление интерьера.



В «Октавии» придется втянуть плечи, поджать колени, но все равно упрешься головой в потолок. Такова расплата за большой багажник.



«Лансер» – разумный компромисс: усаживаешься неплохо, без назойливого контакта со спинками передних сидений и потолком. Однако немного похудеть все равно придется: троим тесновато.

легко и быстро ускориться или просто тронуться с места. Это мешает, особенно пока не привыкнешь к автомобилю.

В остальном повадки «Шкоды» явно интереснее, нежели у «Лачетти». Заметно тише двигатель, чувствительнее тормоза, да и подвески миролюбивее к большинству неровностей, обеспечивают неплохой комфорт. Хороша и управляемость, благодаря которой «Октавия» на фоне «Лачетти» выглядит современнее.

НЕ ПОРТЯЩИЙ БОРОЗДЫ

Когда-то «Лансеру» здорово доставалось за излишнюю сдержанность, безликость. Его подчас называли неярким и даже несовременным. Нынче он воспринимается немного по-другому. Сказывается, наверное, ностальгия по машине, спроектированной живыми людьми, а не одними компьютерами. В «Лансере» почему-то чувствуешь себя на удивление гармонично.

Может быть, дело в самом обычном водительском кресле, усевшись в которое быстро понимаешь, насколько удобно в его правильных объятиях? Или в баранке, которая, пусть и не регулируется по вылету, изначально располагается там, где надо? Или в самых обычных крутилках системы вентиляции? Даже светлые шкалы немного неуютной комбинации приборов, когда-то именовавшейся спортивной, теперь не вызывают отторжения. По крайней мере, они смотрятся ничуть не хуже и уж точно ярче, нежели у соперников. Со времени рождения «Лансер» не стал эмоциональнее, зато по-прежнему очень хорошо, ладно подогнан под среднего водителя.

Автомат и 98 «лошадей» под капотом – спорное сочетание, особенно для активного водителя. Правда, не в пример той же «Шкоде» автомобиль довольно отзывчив к педали акселератора,



Mitsubishi Lancer Classic

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебют состоялся осенью 2003-го. Выпускали с кузовами седан и универсал.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,3 и 1,6 л (82 и 98 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика и 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Inform, Invite.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
469 000–569 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

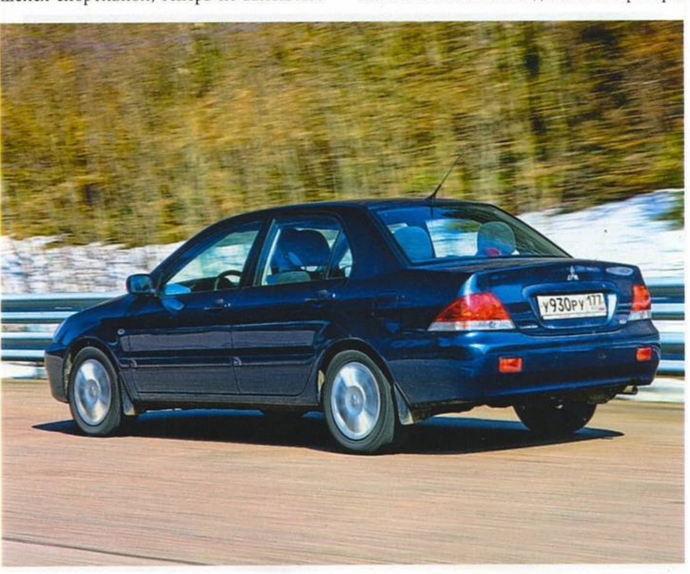


(+) Удобен для водителя и пассажиров, хорошо оснащен, добротные ездовые возможности, интересная управляемость.

(–) Невыразительная динамика с автоматом.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Ничего выдающегося, тем более ультрасовременного. Но автомобиль подкупает совершенно другим – отменной сбалансированностью.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	CHEVROLET LACETTI	SKODA OCTAVIA TOUR	MITSUBISHI LANCER CLASSIC
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4515/1725/1445	4507/1731/1431	4535/1715/1445
база	2600	2512	2600
колея спереди/сзади	1480/1480	1513/1494	1470/1470
Объем багажника, л	405	528	430
Радиус поворота, м	5,2	5,4	5,0
Масса снаряжен./полная, кг	1175/1650	1260/1790	1205/1770
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,7	11,8	15,1
Максим. скорость, км/ч	187	190	176
Топливо/запас топлива, л	А95/60	А95/55	А95/50
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	5,9/9,2/7,1	5,5/9,9/7,1	6,4/10,3/7,9
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см³	1598	1595	1584
Степень сжатия	9,5	10,5	10,0
Мощность, кВт/л.с.	80/109 при 5800 об/мин	75/102 при 5600 об/мин	72/98 при 5000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	150 при 3600 об/мин	148 при 3800 об/мин	150 при 4000 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5	А4
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,82/2,16/1,48/1,13/0,89/3,33	3,45/1,94/1,37/1,03/0,85/3,17	2,84/1,53/1,00/0,71/–/2,48
Главная передача	3,72	4,25	3,77
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная	упругая поперечная балка	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	барабанные	дисковые
Размер шин	195/55R15	195/65R15	195/60R15

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1234	1245	1298
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	749 (61)/485 (39)	736 (59)/509 (41)	800 (62)/498 (38)
Дорожный просвет, мм	140	130*	135*

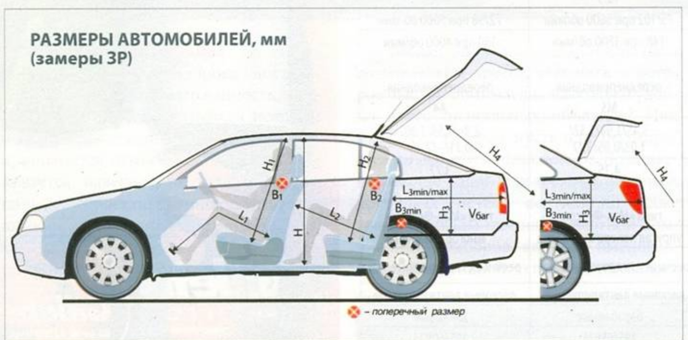
**С защитой двигателя.*

но все-таки не любит резких движений ею. Приходится делать все немножко заранее, с поправкой на задумчивость автоматической коробки. Но даже при этом условии мотор не восхищает ускорением – скорее, дает понять, что лучше вести себя поспокойнее, размеренно. Тогда добьешься плавного, но уверенного разгона, а главное – взаимопонимания. В общем, по части разгонной динамики соперники определенно интереснее. А в остальном?

В управлении «Лансер» ничуть не хуже «Шкоды», легко составит ей конкуренцию по точности и интеллигентности поведения. Двигатель звучит несколько громче, зато не так отчетлив шум от дороги. Опять – паритет. По плавности хода «Мицубиси» несколько комфортнее, подвески тише ведут себя на мелких неровностях. Зато «Октавия» парирует эту мягкость спокойным поведением на пологих волнах, где шасси «Лансера» все же дает слабину, допуская вертикальную раскачку кузова. В общем, «Лансер Классик» – твердый хорошист, подкупающий добротностью почти во всем.

Автомобили на тест предоставили: «Шевроле-Лачетти» – «Автоцентр Сити», «Шкоду-Октавия» – «Пеликан Авто».

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм (замеры ЗР)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{бaг.}$, л
CHEVROLET LACETTI	945–1140	650–875	1165	1020	945	1390	1355	900/1575	1000	495	460	348
SKODA OCTAVIA TOUR	945–1160	565–825	1190	1015	940	1365	1340	1045/1585	1020	515	1065	420
MITSUBISHI LANCER CLASSIC	910–1115	655–905	1175	1025	920	1370	1345	930/1585	985	420	430	352

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CHEVROLET LACETTI	8	8	7	8	9	8	8	7	8	7	7	8	7	8	7	7,7
SKODA OCTAVIA TOUR	7	8	7	7	7	10	8	8	8	8	8	9	8	8	8	7,9
MITSUBISHI LANCER CLASSIC	9	8	8	9	8	8	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8,1

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в рейтинге участников данного теста. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

СЕКРЕТЫ ИХ МОЛОДОСТИ

Конечно, подводя итог этого теста, особенно важно посетить автосалоны, посмотреть на цены. Ведь для покупателя таких машин эта составляющая особенно важна. Самая выгодная покупка сегодня – все же «Шевроле-Лачетти». Хорошая базовая оснащенность, широкий выбор кузовов (седан, универсал, хэтчбек), двигателей и коробок передач. «Шкода-Октавия Тур» не похвастается подобным разнообразием, хотя среди версий этой модели есть очень интересные. Но вот цены… По ним «Шкода» соперничает не столько с «Лачетти» и «Лансером Классик», сколько со следующим поколением «Октавии». «Лансер», как нам представляется, в части финансовых затрат сбалансирован лучше, чем его конкуренты по тесту. **ЗР**



Сергей Воскресенский: «Применительно к модели автомобиля эпитет «старая» или «предыдущая» звучит обычно как синоним чего-то отжившего, вышедшего из употребления. Этот тест наглядно показал: иные машины рано сбрасывать со счетов, а их преждевременный уход – лишь влияние переменчивой моды».

Помним, чтим, благодарим

Так можно выразить суть десятков откликов на обращение редакции вспомнить тех, кто воевал за рулем. В письмах родных и друзей военных шоферов много добрых слов об этих людях, гордость за их ратный труд, немыслимую выносливость и мастерство на фронтовых дорогах, где без знания техники, умения владеть ею, без смелости и отваги не победить... Мы продолжаем публиковать ваши письма. Ждем сообщений!

Алексей Иванович Сурайкин (1918–1990)

Мой отец из крестьян, родился в мордовском селе Ичалки. С 1939 года в армии. Как сказано в военном билете, «специалист колесных машин, водитель-шофер». Участвовал в войне с финнами, а позже, до июля 1942 года, – с фашистами. Попал в плен и после освобождения в 1945-м успел еще повоевать. На фото, присланном в конце войны домой, написал: «На добрую память от группы шоферов, которые прошли от Сталинграда до Берлина и от Берлина до Праги. Слава героям Отечественной войны! Прага, 1945 г.».

Виктор Сурайкин, сын



Редкий штабной автобус ГАЗ-05-193.

Самый распространенный лендлизовский грузовик «Студебекер».



Николай Романович Гаранин

Мой дедушка на фото первый слева. В армию его призвали в апреле 1941 года, боевой путь начал 24 июня 1941 года под Белой Церковью, на Украине, а завершил в мае 1945-го под городом Бернау в Германии. Всю войну прошел простым красноармейцем-водителем. Воевал на ЗИС-5, «Студебекере», «Виллисе». Несколько раз был ранен, один раз тяжело. За участие в боях награжден медалями «За боевые заслуги», «За отвагу», «За взятие Кёнигсберга». После войны до самой пенсии работал шофером.

Роман Гаранин, внук

Галиулл Зарипович Зарипов (1910–1942)

С молодых лет отец хотел стать шофером. Приехал в Москву из Казани, учился, поступил на автобазу в Измайлове. В ноябре 1941 года перед отправкой на фронт забежал домой, чтобы увидеть меня, новорожденного сына. После этого о нем сведений не было. На запрос матери в военкомат сообщили (извещение № 364): «Красноармеец Зарипов Галиулл Зарипович, 1910 года рождения, уроженец Татарской АССР, Буинского района, дер. Черки-Гришино, верный воинской присяге, проявив геройство и мужество, был убит в бою 27 января 1942 года».

После окончания средней школы я, как и отец, решил учиться на водителя. Получил права на все виды автотранспорта. Когда призвали на службу в армию, попросился в бронетанковые войска. Службу закончил офицером, до пенсии работал водителем в подразделениях МИДа. Желание деда быть водителем продолжил и мой сын Михаил Зарипов. Он воевал в Афганистане, имеет правительственные награды. Моя семья благодарна редакции за то, что вы взялись воскресить память о наших дедах и отцах, воевавших с ненавистным врагом.

Анатолий Зарипов, сын

Аркадий Григорьевич Судаков (1911–2002)

Мой дед родился в селе Верхняя Орлянка Сергиевского района Куйбышевской области. В 1934 году окончил курсы шоферов. Служил в Красной Армии два года. В первые же дни войны мобилизован на фронт вместе со своей полуторкой, на которой работал в колхозе. Всю войну провел за рулем. Вначале в артиллерийском полку, а с 1943 по 1945 год – в хирургическом полевом подвижном госпитале. Войну закончил в Берлине. Награжден боевыми медалями. После войны трудился водителем в родной Верхней Орлянке, водительский стаж – 54 года. Воспитал пятерых детей. Был очень добрым и скромным человеком. К сожалению, военные фотографии сгорели при пожаре.

Посылаю вам стихотворение о памятнике советским солдатам под Берлином, которое дед увидел после войны в газете и выучил. Помнил его всегда, но читал вслух только раз в году, 9 мая, по просьбе ветеранов войны. Там есть такие строки:

Приходят сюда боевые друзья,
Чтят память товарищей свято.
Здесь часто шофёры дают тормоза,
С полуторок сходят солдаты.

Сергей Судаков, внук

Петр Николаевич Клесов (1914–1988)

На снимке – мой дед. Воевал с 28.06.1941 по 25.09.1945. Был водителем в полевой авиационной мастерской Волховского фронта, а затем в 451-м дивизионе связи 1-го Белорусского фронта. Награжден. После войны какое-то время служил в Германии, а с 1953 года жил в городе Альметьевске (Республика Татарстан), работал в «Альметьевскнефти».

Очень интересна марка автомобиля (по-моему, немецкая). Если сможете, немного расскажите о ней. Спасибо.

Андрей Быченко, внук



Нет, это не иномарка, а ранняя полуторка ГАЗ-АА.



Петр Арсентьевич Левченко

Спасибо, что в год 65-летия Великой Победы вы разыскиваете водителей – участников войны. Хочу сообщить о тех своих родных и близких, кто служил и служит Отечеству за рулем. Мой дед Петр Арсентьевич Левченко, 1917 года рождения, ушел на войну с тремя братьями в 1942-м. Бог миловал – израненные, но все вернулись. С боями в составе отдельного ремонтного батальона связи водителем прошел фронтовыми дорогами и мой дед. Было всё: бомбежки, холод, голод, ранения, смерть друзей. За рулем разных автомобилей – от «Виллиса» до полуторки – воевал в Курске, Минске, Варшаве, участвовал в штурме Кёнигсберга. Войну закончил в Берлине. Награждён многими медалями и орденами. На фото, сделанном возле рейхсканцелярии в 1945 году, он в белом комбинезоне. Дело его мы в нашем роду продолжаем. Мой отец Иван Петрович Левченко окончил Омское танковое инженерное училище, прошел все ступени от рядового до подполковника. Сейчас на заслуженном отдыхе. Я пошел по стопам деда и отца – подполковник в запасе, проходил службу в Челябинском военном автомобильном училище, где и сейчас преподаю.

Андрей Левченко, внук

Николай Ильич Рачкин

Прочитал, что вы собираетесь публиковать фото фронтовиков со своими автомобилями, и не смог не откликнуться. Замечательная идея! Думаю, всем живым ветеранам, дай Бог им здоровья, будет приятно, а уже ушедшим – наша память. К сожалению, мой дед Николай Ильич Рачкин рано ушел из жизни, поэтому информации минимум: родился в Москве 7 ноября 1925 года, в 1943-м мобилизован, крутил баранку на полуторке, «Студебекере», «Додже ¾», ГАЗ-67 и «Виллисе». Имел ранения, был награжден медалями, которые хранятся у нас в семье. Демобилизовался в звании старшины. До конца своих дней работал водителем. Был добрым, отзывчивым и веселым человеком. На фото он за рулем «Виллиса».

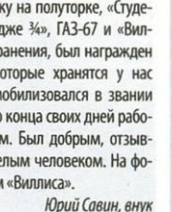
Юрий Савин, внук

Вездесущий «Виллис-МВ» воевал на западе и на востоке.



Дмитрий Митрофанович Оликов

Прочитал статью «Победа-65» и решил написать о своем героическом дедушке, гвардейце Оликове, 1925 года рождения (на фото – слева). В начале 1943 года призван в армию, в автомобильный учебный полк Ульяновской области. Воевал водителем в 616-м отдельном минометном полку до конца войны. Вначале на ЗИСе с «катюшей», а потом



пересел на «Студебекер». С ним доехал до Берлина. Был дважды ранен – в 1944 и 1945-м. Второй раз – осколочное ранение в правый бок, но, даже будучи раненым, вывел боевую машину из-под бомбежки в безопасное место. Награжден боевыми наградами. Не могу предоставить фото, где дед с боевой «катюшей»: она была секретным оружием. У деда остались удостоверение шофера и справка, что с 1943-го по март 1949 года был водителем и не имел ни одной аварии.

Дмитрий Оликов, внук

Василий Антонович Скурлатов (1918–1944)

А мой дедушка, веселый фронтовой шофер Вася Скурлатов, с войны не вернулся... И фотографий той поры в семейном архиве нет. Не прислал он их – не было возможности сняться на память у шофера 29-го отдельного батальона обеспечения 2-й ударной армии. Остались только снимки довоенной поры, где он с друзьями и моей бабушкой, да дедов портсигар. И пожелтевшая похоронка, сообщающая, что красноармеец Скурлатов Василий Антипович, 1918 г. рождения, умер в ХППГ-603 25.09.1944 г. и похоронен в одном километре к северу от железнодорожной станции Рэола Эстонской ССР, в могиле № 4. Позже произвели перезахоронение, и местом упокоения деда стала братская могила № 2 военного кладбища в парке Раади города Тарту. В 90-е годы прошлого века местные «патриоты и борцы за независимость» довольно большое кладбище сровняли с землей, а могильные плиты побросали в озеро. Событие это прошло тихо и никакого общественного резонанса не вызвало, в отличие от «Бронзового солдата» в Таллине. Так что приезжаем к деду в чистое поле. Дедушка, мы тебя помним!

Игорь Нефедов, внук



Автобус на шасси ГАЗ-ААА.

Виктор Петрович Попроцкий

Пишет ваш давнишний и преданный читатель. Никогда не писал в редакцию, но сейчас решился. У меня сохранилось несколько фотографий моего отца времен войны на фоне автомобилей. Отец очень рано ушел из жизни, и ваши публикации станут вкладом в сохранение памяти о тех, кто мужественно прошел за рулем дорогами войны. На фото мой отец-водитель слева.

Владислав Попроцкий, сын

Алексей Сидорович Беленько (1906–1969)

Еще до войны наш прадед выучился на шофера и работал в Барнауле. В 1941 году ушел на фронт, водил грузовик ЗИС-5. Гвардии красноармеец Беленько прошел всю войну, воевал в Польше, Чехословакии. Победу встретил недалеко от Берлина. По рассказам нашего деда Вениамина Алексеевича, его отец участвовал в сражении за Ельню под Москвой, был шофером в 13-м отдельном гвардейском танковом полку прорыва, награжден медалями «За отвагу», «За боевые заслуги» и другими, имел благодарности. После войны работал водителем на автобусе. На фото послевоенных лет он возле ЗИСа слева.

Оксана и Марина Донских, правнучки



Знаменитый ЗИС-5 военных лет.

Александра Владимировна Ломовцева (Смирнова)

Моя бабушка отметит свое 88-летие в канун годовщины Победы. В апреле 1942 года по комсомольской путевке она была зачислена на курсы водителей на станции Бакарица под Архангельском. Потом – Карельский фронт, 20-й батальон аэродромного обслуживания, ЗИС-5. Аэродром в нескольких километрах от железной дороги, топливо завозила на склады с горючим и заправляла самолеты, вылетающие на боевые задания. Немцы бомбили аэродром и прилегающие к нему дороги. На ее глазах гибли товарищи, горели склады с горючим и боевые машины, с боевых вылетов не возвращались экипажи самолетов. До сих пор бабушка все это вспоминает со слезами



на глазах. Победу встретила в Прибалтике, в городе Лида.

Дедушка Николай Митрофанович Ломовцев тоже фронтовик со сложной судьбой. Войну встретил в Белоруссии, в 212-м отдельном зенитно-артиллерийском дивизионе. Трагическое отступление, окружение и плен. Три лагеря, три попытки побега, и третья, в Бельгии, удалась. Здесь он присоединился к отряду Сопротивления. После победы и проверок оказался в Карелии, в Лоухском районе, где и встретился с бабушкой. В 2007 году он умер в возрасте 89 лет.

В дни праздника Победы мы собираемся вместе: трое сыновей и дочка, семеро внуков и уже десять правнуков – все идем на могилку к деду. Этот праздник для нас самый главный.

Ольга Кожухова, внучка

Нина Дмитриевна Мурграф (Боткова)

До войны жила в поселке Володаево под Луганском, откуда на фронт ушло 225 человек, а вернулись живыми 78. С четырьмя малолетними братьями и тремя сестрами пережила оккупацию. Отец погиб под Харьковом. Как только пришли наши, до-



бровольно пошла в армию, на курсы военных шоферов. Вот несколько строк из ее воспоминаний: «Осенью 1943 года форсировали Днепр в районе Днепропетровска. Дороги грязные, но по ночам уже слегка морозит. Ранним утром предстояло пройти по понтонному мосту на другой берег. Ехать по зыбкой переправе трудно – наверное, как идти по канату в цирке. Мост колышется на воде: вверх, вниз, вправо, влево. Главное – не выпустить из рук баранку. Впереди и позади транспорт с людьми – все время давишь то на газ, то на тормоз. И кажется, нет конца этой шаткой страшной дороге». (На фото Нина Мурграф в середине.)

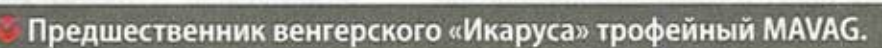
Записала Валентина Лушникова

Иван Петрович Мохалов

Спасибо за доброе отношение к ветеранам. На фотографии наш дед справа. Душевный и добрый человек, которого, к сожалению, нет с нами уже 9 лет. Войну встретил красноармейцем, к ее началу отслужил год водителем в воинской части в Ногинске Московской области. Всю войну за рулем полуторки, а потом «Студебекера» доставлял боеприпасы на передовую, вооружение для самолетов на аэродромы. Два раза ранен. Одно из ранений получил под Сталинградом. Войну закончил в Берлине, где со своими товарищами-водителями расписался на стене Рейхстага! После окончания боевых действий еще три месяца служил в Германии. Водил автобус MAVAG, на котором и вернулся в Ногинск для дальнейшего прохождения службы. С этим автобусом обслуживал Дом офицеров. В 1956 году уволился в запас и остался работать в автопарке воинской части крановщиком – до 69 лет. Говорил, что мог бы и дальше, но начали глаза подводить. Наград у него немало, но, наверное, самые дорогие – медали «За отвагу», «За взятие Берлина» и орден Красной Звезды.

К великому сожалению, наши ветераны уходят от нас. Берегите тех, кто еще жив, и помните об ушедших!

Алексей Новиков, внук



Предшественник венгерского «Икаруса» трофейный MAVAG.





Василий Сергеевич Трошин (1926–1995)

Дед не очень любил говорить о войне. Родился он в селе Ведянцы Козловского района Мордовской АССР, родители умерли рано, и воспитывали его родственники, жившие в Горьком. После школы хотел поступать в художественное училище, но из-за войны с мечтой пришлось расстаться. Призвался добровольцем зимой 1942 года, в 1943-м ушел на фронт. Воевал на 3-м Украинском фронте командиром расчета гвардейских минометов – «катюш». Сначала в их распоряжении были ЗИСы, затем получили «студебекеры». Дед очень хвалил эти машины за неприхотливость и надежность. Можно сказать, в войну прошел всю Европу. Участвовал в освобождении Венгрии и Вены, был ранен и контужен. Его направили в Душанбе на восстановление города после землетрясения. Затем вернулся в Горький, где еще долго работал. Умер неожиданно, от инфаркта. Он никогда не жаловался на здоровье, а когда однажды утром не встал с кровати, мы восприняли это как шутку и стали его поднимать, чего делать было нельзя...

Александр Шеболков, внук



Георгий Федорович Биглов (1914–1984)

Мой дед Биглов после окончания семилетки получил права. В армии начал со службы в автороте в городе Уссурийске. Потом война с белофиннами, водил санитарную машину. На фронтах ВОВ с 1942 года прошел от Воронежа до Берлина, был водителем генерал-полковника артиллерии Владимира Лихачева. Воевал на Юго-Западном фронте, за Сталинград, на Курской дуге, освобождал Киев, участвовал в Висло-Одерской и Берлинской операциях. Награжден орденами Отечественной войны и Красной Звезды, медалью «За отвагу».

После войны до 64 лет продолжал работать водителем в Уфе, всегда был большим почитателем «За рулем». Любовь к автомобилю привил двум сыновьям. Мой отец Борис Георгиевич Биглов в свои 64 года работает преподавателем Уфимского автотранспортного колледжа, а я, внук фронтового водителя, продолжаю фамильную традицию – руковожу одним из подразделений компании, связанной с автомобильными перевозками. На фото 1944 года мой дед за рулем «Виллиса». Рядом с ним генерал-полковник Владимир Лихачев.

Сергей Биглов, внук



На «виллисах» ездили и большие начальники.



Александр Сергеевич Белецкий

Эту фотографию 1938 года мы нашли, когда его не стало. Знаки отличия, видимо, стерты родными, когда в городе были немцы. Родился он 23 февраля 1914 года, и вся его жизнь была связана с автомобилями. Во время войны служил в в/ч 04427. Он ездил на полуторках, «студебекерах», участвовал в битве на Курской дуге, в освобождении Феодосии, Керчи, Севастополя, в боях за Кавказ. За боевые заслуги неоднократно поощрялся командованием, имел боевые награды. Был ранен. С осколком прожил всю жизнь. После войны работал в пассажирском автопредприятии города Ейска водителем автобусов.

Семья Белоконь, Ейск

Сергей Яковлевич Шкуропат (1919–1985)

В ответ на ваше обращение расскажу о своем деде. Он родился в Николаеве и в 1938-м был призван в армию. Служил водителем – возил командира 262-й авиабазы в Мурманской области. Участник финской войны, был там ранен. На фото – дед и «эмка» (ГАЗ-М1), с которой он встретил Великую Отечественную. Доставлял боеприпасы, запчасти для самолетов. Зимой 1942 года, когда эвакуировал на машине наших раненых летчиков с подбитого немцами самолета, был сам ранен. Истекая кровью, доставил их в госпиталь. Вместе с ними эвакуировался в Новосибирск. В дороге раны воспалились – гангрена и ампутация ноги. Награжден орденами Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалью «За отвагу» и другими. До последних дней жизни водил автомобиль.

Сергей Куренков, внук



ГАЗ-М1 – известная до войны «эмка».



ПАМЯТИ ОТЦА

Краснодарский клуб старинной техники, в котором я состою, подготовил к празднику Победы автомобили времен Второй мировой войны: Володя Хейсин – «Виллис-МВ», Валентин Новоселецкий – ЗИС-5, Илья Кириаки – ГАЗ-67, еще один ГАЗ-67 предоставил я. Наши машины пройдут по улицам южной столицы – Краснодара в день 65-й годовщины Великой Победы и, надеюсь, порадуют ветеранов. Я очень хотел прокатить на праздничном параде своего отца – ветерана войны, но он не дожил до юбилейной даты. Сказались ранение и тяжелый послевоенный труд. Но его фото, сделанное в апреле 1945 года, увидят на ветровом стекле моего ГАЗа.

Игорь Потоцкий



Подготовленный И. Потоцким к юбилею Победы ГАЗ-67. Портрет его отца – ветерана войны увидели на ветровом стекле в день парада.

Отчего «просел» российский рынок? Кому понадобились документы на древний двигатель? Заезжайте в почтамт ЗР – обсудим!

Не хочу по принудиловке

У меня «Москвич-407» 1964 года выпуска. Давно мог бы его заменить, но сдерживают сила привычки и простота обслуживания. Никогда он меня не подводил: гружу до полутонны и еду на 90 км/ч. Кузов – толщиной в миллиметр, он еще лет тридцать прослужит.

А вопросов два. Знакомый предлагает мне новый 408-й движок: он у него 25 лет провалялся в гараже без дела. Документов нет, как нет давным-давно и того магазина, где он его когда-то покупал. Поехал я в ГАИ – там говорят, чтобы не брал этот мотор ни в коем случае, поскольку без справки-счета они оформлять все равно не будут. Ну что за глупости?! Додумались: документы для 25-летнего двигателя на 46-летнюю машину!

А тут еще слухи ходят: мол, россиянам подготовили подарочек – в 2012 году все авто старше 25 лет то ли спишут, то ли что, а взамен дадут бумажки на 50 000 рэ. Да не нужна мне эта принудиловка! Нам, ветеранам, сейчас на дачу да на рыбалку ездить, вот и всё… Нашли с кого требовать поддержку автопрома! Кто его разваливал, с тех и требуйте! А нас надо поблагодарить за то, что свои дачи еще не побросали и какую-то пользу приносим.

А. Михайлец,
Новочеркасск Ростовской обл.

Умники!

Письмо А. Котова из Петербурга в ЗР, 2010, № 3, про качество топлива считаю вредным. Автор ничего не знает о качестве бензина за Уралом! Он понятия не имеет о том, как выходят из строя форсунки и бензонасосы, как смердят праворульные «японки» и как здесь до сих пор применяют ферроцен. Могу прислать свечу от машины, пригнанной из Уссурийска. Хорошо им в Питере-то умничать...

Александр Кушвид,
Бийск, Алтайский край

Петров день и центр Вселенной



У нас в поселке живет чуть больше 6 тысяч жителей, дорожное движение не очень интенсивное. Однако недавно повесили такой вот указатель. А на Петров день кто-то похулиганил и дополнил надпись. Но вскоре трассу Калуга – Тула закрыли на ремонт и через нашу Дубну пошел весь большегрузный транспорт в Калугу, Рязань, Орел и т. д. И мы действительно оказались в «центре Вселенной»…

Андрей Дербенев,
п. Дубна Тульской области

Почему провалился наш авторынок?

Да просто российский рынок не может вобрать в себя больше! Посмотрите – в городах машинами все заставлено, а в деревнях их просто не на что купить. Те, кто может, уже насытились автомобилями. **Коловрат**

Какие могут быть покупки новых автомобилей? За два года квартплата выросла в два раза, а зарплату за эти же два года мне ни на копейку не подняли. У большинства людей зарплата уходит на жратву. **Sancore**

Россия – страна, в которой лишь часть населения, миллионов двадцать, более-менее совпадает по покупательской способности с Европой. Наш авторынок – что-то среднее между Голландией (16 миллионов) и Испанией (40 миллионов). Больше у нас нет покупателей. И не будет. **Karlin**

Я давно говорю, что наших реформаторов надо послать учиться в Китай, где рынок в 2009 году вырос, а не упал. **Кабан**

Услуги естественных монополий выросли в цене на 50%. На «Фокус» (народный!) цену подняли. В регионах же нет работы, поэтому и «лады» не берут. Сколько из лимона можно выжимать? Сок кончился… Всем удачи, ребята! **Безлошадный**

В городе все заставлено машинами, а в деревне их по-прежнему не на что купить.



Уступайте места…



«Инвалиды» приехали в торгово-развлекательный центр «Гран-Сити» в подмосковном Климовске, чтобы заняться шопингом.

Павел Денисович, Москва

Вот такой знак висит в Колпино у здания районной администрации.

Руслан Хаялутдинов, Санкт-Петербург

КУРЬЕР | ЗР – ПРОТИВ

Экзекуция по-европейски

Необычный отклик на публикацию «Цивилизация и экзекуция» (ЗР, 2010, № 3) прислал Александр Моргунов из Братского района Иркутской области. Напомним, речь шла о том, как водители отдубасили «коллегу», не пропустившего «скорую»…

У нас азиатский менталитет, и требуется соответствующее воспитание – рассчитанное на дикарей. Однако не стоит идеализировать Европу. Вот пример. Едет наш туристический «Икарус» по Бухаресту. Впереди кольцевая развязка, огромный поток спешащих машин. Менталитет румынских водителей похож на наш – все лезут наглым образом. Но за порядком следит инспектор местной ГАИ.

Яркая бело-сине-красная форма, белый шлем, белый ремень, белые перчатки. И вот инспектор замечает, что одна легковушка, игнорируя сигналы его жезла, спешит пролезть впереди всех. Рука с жезлом поднимается вверх – весь поток останавливается. Инспектор не спеша сходит со своего возвышения и медленно направляется к наглецу, который еще не понял, в чем дело, и радостно высовывается из машины навстречу. Тут жезл перелетает в левую руку, а правая ладонь в белой перчатке… хлещет хама по щеке!

Все, кто видел этот воспитательный момент, громко хлопают в ладоши. Инспектор той же степенной походкой возвращается на место и возобновляет движение. Мораль? Я не думаю, что тот нарушитель помчался к адвокату защищать свои права. Скорее всего, после такого позора на глазах у сотен водителей он научится уважать ПДД.

***От редакции.** Стыдно сознавать, что физические методы воздействия в ряде случаев убедительнее прочих. Тем интереснее узнать, как в подобных ситуациях действуют в Западной Европе. Приглашаем к разговору на страницах журнала всех, кому интересна эта тема.*

P.S.** Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: **kolodochkin@zr.ru.

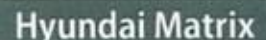
Июньским почтамтом управлял Михаил КОЛОДОЧКИН

Питательная среда

Изучив прайс-листы популярных марок, Павел Леонов с сожалением констатирует, что нынешние модели прибавили не только в размере и разнообразии модификаций, но и в цене.

 – стоимость.  – гарантия производителя.  – межсервисный интервал.

Технические данные в таблицах приведены для самых дешевых модификаций.



Hyundai Matrix



Впервые корейский компактвэн, построенный на базе «Элантры», представили в 2001 году. Необычный, запоминающийся дизайн создали в итальянском ателье «Пининфарина». Летом 2008 года модель обновили, в основном внешне. Несмотря на небольшие габариты, внутри достаточно места для пяти взрослых пассажиров, причем не в ущерб багажному отделению. Заслуживает внимания необычная система ETACS, контролирующая работу электронных систем автомобиля. Для «Матрикса» предусмотрено четыре комплектации и два двигателя: 1,6 л (103 л.с.) и 1,8 л (123 л.с.). Оба могут работать в паре как с 5-ступенчатой механикой, так и с 4-ступенчатым автоматом. Машины 2009 года выпуска продают со скидкой 27 000-40 000 рублей.

 от 550 900 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 103 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 170 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,7 с, средний расход топлива – 8,0 л/100 км, объем багажника – 350–1285 л.

Opel Astra



Несмотря на свой возраст (дебютировала в 2003 году), модель все еще пользуется хорошим спросом. По данным Ассоциации европейского бизнеса, «Астра» входит в число 15 наиболее продаваемых легковых моделей. С 2009 года налажена крупноузловая сборка на заводе «Автотор» в Калининграде, что способствовало некоторому снижению цены на автомобиль. Хотя дилеры уже торгуют «астрами» нового поколения (от 569 900 рублей), эти машины продолжат выпускать и продавать. Набор двигателей (бензиновые и дизельные, атмосферные и с турбонаддувом), трансмиссий (МКП, АКП, роботизированная) и комплектации зависят от выбранного типа кузова. Всего их пять: 3- и 5-дверный хэтчбеки, седан, универсал и купе-кабриолет. Тест – ЗР, 2004, № 10.

 от 558 850 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 90 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 178 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,7 с, средний расход топлива – 6,1 л/100 км, объем багажника – 375–1295 л.

Renault Megane



Внешность машин предыдущего поколения многие сочли непривлекательной, особенно оформление задней части хэтчбеков. Видимо, французы поняли, что экспрессивный дизайн вызывает дискурсии, что на продажах сказывается не лучшим образом, особенно в массовых сегментах. Поэтому новый «Меган», не лишенный экстравагантности, все же выглядит более сдержанно. Типов кузова два: 5- и 3-дверный хэтчбеки, причем последний обозначают как купе. Цены на них начинаются с 707 000 рублей. Пятидверкам достался единственный двигатель: 1,6 л (106 л.с.). Коробок передач две: М5 и А4. Для трехдверок набор иной: 1,6 л (110 л.с.) с 6-ступенчатой механикой или 2,0 л (140 л.с.) с роботом CVT. Тест – ЗР, 2009, № 3.

 от 559 500 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 106 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 185 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,7 с, средний расход топлива – 6,8 л/100 км, объем багажника – 368/1125 л.

Skoda Roomster



У конструкторов чешской марки свое видение семейного и практичного автомобиля. «Румстер» с виду больше похож на легковушку, но при этом не уступает «каблучкам» по вместимости. В марте этого года на Женевском автосалоне представили обновленную модель. Машины продают с бензиновыми двигателями 1,4 л (86 л.с.) и 1,6 л (105 л.с.). Последний, помимо механической коробки передач, агрегатируют с 6-ступенчатым автоматом. Предлагают также грузовую модификацию («Практик»), которая лишена второго ряда сидений и задних боковых окон. А вот количество дверей осталось прежним, что существенно облегчает погрузку и выгрузку. Жаль только, что задние двери не сдвижные. Грузовичок продают в единственном исполнении по цене 549 000 рублей. Тест – ЗР, 200, № 2.

 от 559 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 86 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 171 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13 с, средний расход топлива – 6,8 л/100 км, объем багажника – 450/1780 л.

KIA Cerato



Нынешнее поколение представили в 2009 году. Внешне «Церато» выглядит подчеркнуто спортивно и агрессивно, что наверняка понравится потенциальным покупателям: именно броского дизайна обычно не хватает корейским автомобилям. Удача вполне объяснима: главный дизайнер компании Петер Шрайер ранее работал на «Ауди». В этом году, помимо седана, обещают начать продажи купе. Также не исключено появление хэтчбека, показанного на недавнем автосалоне в Нью-Йорке. Базовая комплектация соответствует требованиям класса; всего вариантов шесть. Покупатель может выбрать любой из двух двигателей (1,6 или 2,0 л) и коробку передач (М5 или А4). Тест – ЗР, 2010, № 1.

 **от 559 900 рублей**

 **60 месяцев или 150 000 км**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 126 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 190 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,3 с, средний расход топлива – 6,7 л/100 км, объем багажника – 415 л.

Renault Fluence

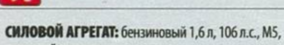


«Флюэнс» – плод работы интернациональной команды инженеров из Франции, Кореи, Турции, Японии. Это один из самых крупных седанов гольф-класса, а его багажник вмещает больше 500 л поклажи. Прибавьте сюда щедрый список оснащения, умеренные цены, новизну модели – и получите неплохое предложение. Пока автомобиль комплектуют единственным бензиновым мотором – 1,6 л (106 л.с.), но обещают постепенно расширить гамму. Работать он может в паре как с механической коробкой передач, так и с автоматом. Всего же для этой модели предусмотрены восемь двигателей, включая пять дизельных, а также трансмиссия с двумя сцеплениями (появится не раньше 2011 года) и робот. Тест – ЗР, 2010, № 1.

 **от 559 900 рублей**

 **36 месяцев или 100 000 км**

 **12 месяцев или 15 000 км**



СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 106 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 183 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,9 с, расход топлива при 90 км/ч – 6,8 л/100 км, объем багажника – 530 л.

Renault Clio



Модель очень популярна в Европе, но на наших дорогах встречается крайне редко. Виной тому маркетинговая политика фирмы. Чтобы не допустить конкуренции с более доступными «логанами» и «символами», цены изначально зависили, а теперь в гамме и вовсе остались версии лишь с мощным 1,6-литровым двигателем (раньше предлагали также мотор объемом 1,2 л), не отличающиеся ценовой доступностью. Машины нынешнего поколения заметно подросли по сравнению с предшественниками (прибавка длины – более 200 мм) и по размерам вплотную приблизились к гольф-классу. Покупателям предлагают два типа кузова: 3- и 5-дверный хэтчбеки. Последний дороже на 10 000 рублей. Доплата за автоматическую коробку передач – 40 000 рублей. Тест – ЗР, 2010, № 2.

 **от 577 380 рублей**

 **36 месяцев или 100 000 км**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 110 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 190 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,2 с, средний расход топлива – 6,7 л/100 км, объем багажника – 288/1028 л.

Citroen C3 Picasso



Его внешность может нравиться или нет, но равнодушным точно не оставит. Необычная форма кузова не только привлекает внимание, но и позволяет наиболее рационально использовать внутреннее пространство – «Пикассо» построен на базе хэтчбека С3, но значительно просторнее. Благодаря большой площади остекления и трехсекционному ветровому стеклу обзорность просто великолепная. Задний диван двигается в продольном направлении, а его спинка регулируется по углу наклона. Это позволяет в случае необходимости увеличить объем багажника до 500 л при пятиместной компоновке салона. Предусмотрено два бензиновых двигателя: 1,4 л (95 л.с.) и 1,6 л (115 л.с.). Агрегатируют их только с механической коробкой передач. Тест – ЗР, 2009, № 9.

 **579 000 рублей**

 **24 месяца без ограничения пробега**

 **12 месяцев или 20 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 95 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 178 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,2 с, средний расход топлива – 6,9 л/100 км, объем багажника – 385/1506 л.

Opel Meriva



Впервые модель представили на Женевском автосалоне в 2003 году. В 2006-м провели рестайлинг. Сложно представить, что компактвэн («Опель» стал первооткрывателем данного сегмента) построен на базе «Корсы» предыдущего поколения, так как размеры их существенно различаются за счет растянутой базы. Главная особенность «Меривы» – система трансформации салона FlexSpace. Она позволяет перемещать сиденья не только в продольном направлении, но и в поперечном, складывать их, убирать полностью в пол и т. д. Запомнить все возможные комбинации не так-то просто. К примеру, машину из пятиместной можно превратить в одноместную с огромным багажником. Недавно показали новое поколение однообъемника, продавать который у нас начнут ближе к концу года. Тест – ЗР, 2004, № 12.

 **от 583 000 рублей**

 **24 месяца без ограничения пробега**

 **12 месяцев или 15 000 км**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 90 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 168 км/ч, разгон до 100 км/ч – 13,8 с, средний расход топлива – 6,2 л/100 км, объем багажника – 350/1410 л.

FIAT Bravo



В умении создавать стильные автомобили итальянцам не откажешь – в каждой детали проявлен вкус. И пусть «Браво» дороже и теснее конкурентов, за внешность ему готовы простить многое. Под стать дизайну темперамент – единственный бензиновый мотор с турбонаддувом семейства T-JET в зависимости от настройки выдает 120 или 150 л.с. И это несмотря на скромный объем 1,4 л! В базе – 6-ступенчатая механическая коробка передач. Опционально, примерно за 35 000 рублей, для менее мощного двигателя предлагают роботизированную КП. В настоящее время у дилеров в наличии машины только 2008 года выпуска (цены приведены для них). Видимо, одного стиля за такие деньги покупателям мало, поэтому в очередь они не выстраиваются. Тест – ЗР, 2009, № 6.

 от 585 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 120 л.с., М6, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 197 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9,6 с, средний расход топлива – 6,7 л/100 км, объем багажника – 400/1175 л.

Nissan Tiida

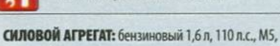


В Японии модель представили в 2004 году, в Европе начали продавать только в 2007-м. Производят автомобили в Мексике. Унификация не обошла «Тииду» стороной: большинство узлов и агрегатов позаимствовано у младшего «Ноута», хотя размерами она его существенно превосходит. Особенно повезло пассажирам второго ряда: места здесь – как в машинах классом выше. Вот только внешность автомобиля, мягко говоря, на любителя. Хэтчбек выглядит несколько гармоничнее благодаря отсутствию тяжеловесной кормы. Автомобили с таким типом кузова дороже на 10 000 рублей. Двигателей два: 1,6 л (110 л.с.) и 1,8 л (126 л.с.), оба бензиновые. Столько же коробок передач – М5 и А4, но автомат положен лишь менее мощным версиям. Тест – ЗР, 2008, № 1.

 от 589 900 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 15 000 км



СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 110 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 186 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,1 с, средний расход топлива – 6,9 л/100 км, объем багажника – 467 л.

Suzuki Swift



Большинство моделей данного класса привычно относят к женским, в основном из-за их игрушечной внешности. «Стриж» (так с английского переводится название модели) не такой. Его дизайн более брутальный, спортивный, такой нравится и мужчинам. Ныне «Свифт» доступен только с самым мощным мотором – 1,5-литровым 102-сильным, который работает в паре с 4-ступенчатым автоматом. Такое сочетание удорожает машину. Комплектация тоже единственная, но весьма щедрая: фронтальные и боковые подушки, а также передние и задние шторки безопасности, ABS и EBD, система экстренного торможения, кондиционер, иммобилайзер, аудиосистема с поддержкой формата MP3, полный электропакет, легкосплавные колеса и т. д. Тест – ЗР, 2008, № 7.

 от 590 000 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,5 л, 102 л.с., А4, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 180 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,7 с; средний расход топлива – 6,7 л/100 км, объем багажника – 185/481 л.

Hyundai Elantra



«Элантра» четвертого поколения – даже не шаг, а скачок вперед корейского производителя в дизайне. Если машины предыдущего поколения покупали исключительно по расчету, то нынешние привлекают и внешностью. Представили модель в 2006 году, но она по-прежнему выглядит свежо и эффектно. Альтернативы 1,6-литровому двигателю мощностью 122 л.с. нет, но коробку передач (М5 или А4) выбрать можно. Жаль, что у нас не предлагают версию, работающую на сжиженном природном газе. В последнее время спрос на «Элантру» снизился, во многом из-за подросшей цены и обострения конкуренции в сегменте. Экземпляры 2009 года выпуска распродают с уценкой в 50 000–80 000 рублей. Тест – ЗР, 2008, № 4.

 от 596 900 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 122 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 190 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10 с, объем багажника – 415 л.

Mitsubishi Lancer X



Один из бестселлеров в особых представлениях не нуждается. И пусть нынешний уровень продаж далек от рекордных (подкосило ощутимое подорожание), «Лансер» вниманием не обделен – агрессивно-спортивный дизайн, хорошие ездовые повадки и надежность подкупают многих. Актуально это и для вторичного рынка. На выбор предлагают пару двигателей (109-сильный 1,5 л и 143-сильный 1,8 л), два типа кузова (седан и хэтчбек), три коробки передач (М5, А4 и вариатор CVT) и столько же уровней оснащения (Invite, Invite+ и Intense). Цены на хэтчбеки начинаются с 709 000 рублей. Разница обусловлена тем, что их продают исключительно с самым мощным мотором, в единственной, весьма богатой комплектации. Тест – ЗР, 2008, № 1.

 от 599 000 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,5 л, 109 л.с., М5, передний привод.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 191 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,6 с, средний расход топлива – 6,4 л/100 км, объем багажника – 315 л.

KIA Soul



Оригинальности дизайнерам компании не занимать. Глядя на автомобиль, не сразу поймешь, к какому классу его отнести. Короткие свесы, широкие колесные арки, высокий кузов делают его похожим на модные нынче «паркетники». Но внешность обманчива: клиренс – всего 164 мм, привод только на передние колеса. В салоне пассажиры чувствуют себя вольготно во всех направлениях. Правда, расплачиваться за это придется скромным по объему багажником. Помимо бензинового двигателя, на «Соул» устанавливают дизельный агрегат такого же объема мощностью 128 л.с. И если первый работает в паре только с механикой, то для второго предлагают и автоматическую трансмиссию. Тест – ЗР, 2009, № 3.


от 599 900 рублей


60 месяцев или 150 000 км


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 124 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 177 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11 с, средний расход топлива – 6,5 л/100 км, объем багажника – 222 л.

Volkswagen Golf



Дебютировавший весной 2009 года «Гольф» шестого поколения собрал много автомобильных наград и в конце концов был признан лучшим в мире (World Car of the Year 2009). Он также завоевал Гран-при «За рулем»-2010 в компакт-классе. Читатели поставили его на первое место по таким критериям, как ездовые качества, практичность, комфорт и престиж. Во всех других номинациях он не опустился ниже второго. Конкурентам есть на кого равняться. Особое внимание производитель уделяет безопасности – уже в базовой комплектации семь подушек безопасности, включая коленную для водителя. Неудивительно, что в крэш-тестах EuroNCAP «Фольксваген» набрал 35 баллов (из 36 возможных) за защиту пассажиров и заработал максимальные пять звезд. Тест – ЗР, 2009, № 6.


от 612 000 рублей


24 месяца без ограничения пробега


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 102 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 188 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,3 с, средний расход топлива – 7,1 л/100 км, объем багажника – 350/1305 л.

Honda Jazz



Еще один победитель нашего Гран-при, на сей раз в классе «Малый+». Народное жюри признало «Хонду» самой престижной, прогрессивной, комфортной, а также лучшей в ездовых дисциплинах. Двигатель 1,4 л (100 л.с.) оснащен фирменной системой подъема клапанов i-VTEC, которая улучшает его характеристики, снижает расход топлива и уровень вредных выбросов. Коробок передач две: механическая 5-ступенчатая с индикатором SIL (подсказывает, когда переключаться для экономии топлива) и роботизированная 6-скоростная i-Shift. Уже в базе: восемь подушек безопасности, ABS с EBD, система курсовой устойчивости VSA, климат-контроль, полный электропакет и т. д. Комплектаций три. За доплату «Джаз» оснастят оригинальной навигацией. Тест – ЗР, 2009, № 9.


от 615 000 рублей


36 месяцев или 100 000 км


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,4 л, 100 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 182 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,4 с, средний расход топлива – 5,4 л/100 км, объем багажника – 399/883 л.

Citroen Berlingo/Peugeot Partner Tepee



Новый «Берлинго» и «Партнер Типи» – братья-близнецы, различающиеся лишь оформлением передней части. Неудивительно: «Ситроен» и «Пежо» принадлежат одному концерну, многие модели разрабатываются совместными усилиями. Оба автомобиля дебютировали в январе 2008 года, в их основе лежит платформа «С4 Пикассо». Машины нового поколения не выглядят явно коммерческим транспортом и больше подходят на роль средства передвижения для всей семьи. Внутри места хватит как для пассажиров, так и для внушительной поклажи. Для обеих версий базовый мотор – бензиновый 90-сильный объемом 1,6 л. Списки оборудования почти идентичны. Тест – ЗР, 2008, № 3.


от 617 000/618 000 рублей

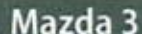

24 месяца без ограничения пробега

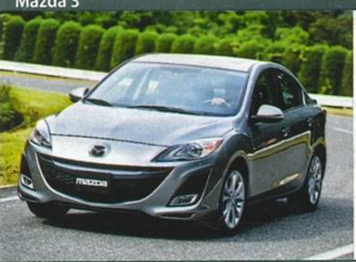

12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 90 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 160 км/ч, разгон до 100 км/ч – 15,3 с, средний расход топлива – 8,2 л/100 км, объем багажника – 675/3000 л

Mazda 3





Многие ассоциируют «трешку» с молодежным автомобилем. Маркетологи компании не исключают такого позиционирования. С ними соглашаются страховые компании и завышают стоимость своих услуг (раз водитель молод, значит, неопытен). На самом деле новая «Мазда» стала взрослее. Имея в основе те же двигатели, подвески, платформу и силовую структуру кузова, машина стала менее азартной, более предсказуемой и прибавила в размерах. Значительно улучшилась шумоизоляция. Типов кузова два: седан и 5-дверный хэтчбек. Цены одинаковые. Для машин 2010 года выпуска предлагают только один мотор. Удивляет и то, что за такие деньги в базовой комплектации не предусмотрен кондиционер. Доплатить за него придется 32 500 рублей. Тест – ЗР, 2010, № 1.


от 619 000 рублей*


36 месяцев или 100 000 км


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 105 л.с., М5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 188 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,1 с, средний расход топлива – 6,5 л/100 км, объем багажника – 430 л.

**Во время подготовки материала «Мазда» снизила цены до 475 551 рубля, но мы не стали исключать популярную модель из обзора.*

Большие маневры

Какой вседорожник выбрать в ценовых рамках от 650 до 700 тысяч рублей? Максим Приходько искал вариант с помощью офицеров 98-й гвардейской дивизии ВДВ. Фото Константина Якубова.

Не впервые редакция вторгается в семейные дела, касающиеся выбора машины. В этот раз из читательских писем мы выбрали те, в которых нас просили подобрать именно такой по амплуа и стоимости автомобиль. Авторы проявили завидную техническую грамотность: сравнивали «военные» мосты с «гражданскими», вискомуфты с муфтами электронными и т. д. Самые подкованные с именем Дизеля на устах громили тех, кто признает вседорожник только с большим бензиновым мотором. Самые экономные вдобавок поминали преимущества подключаемого полного привода над постоянным. Наконец, истинные ортодоксы, то есть те, кто признает движение на машине не по дорогам, а по азимуту, авторитетно заявляли, что вся сила – в раме! В азарте дискуссии неожиданно прозвучало письмо от читателя Николая Копейкина из Иванова: он просил подыскать для него «просто вседорожник» за 700 тысяч рублей. Его старая «Нива» всем хороша, но она и правда старая да и тесновата уже. А хочется и в лес за грибами, и с семьей в отпуск, и по работе, то есть по службе, успеть. Тем более что служит наш герой в армии. Да не в инфантерии, а в десантуре. Боевой офицер, прошедший горячие точки!.. За дело мы принялись с особым усердием.

МОДЕЛЬ УТРЕННЕЙ СВЕЖЕСТИ

Оговоренная читателем сумма облегчила задачу: за такие деньги есть что искать. Начали с исконно отечественного. Естественно, первым кандидатом назвали уазовский «Патриот». Трудягу из Ульяновска много раз модернизировали, оснастили импортным салоном и даже наддувным дизельным мотором зарубежной марки. Правда, подросла и цена, но 672 тысячи за настоящий, безо всяких оговорок вездеход на фоне конкурентов показались вполне разумными... И все же мы отказались от идеи познакомить Николая с новым «уазиком», когда вспомнили известный анекдот про станки на пляже: армейский люд подобными машинами «наелся». Поищем что-то более оригинальное.

В поисках подходящей машины для читателя вспомнили еще об одном вседорожнике, который почти идеально подходил под запросы читате-



ля, – «ТагАЗ-Роуд Партнер». Большой, рамный, подключаемый полный привод, кондиционер, электропакет и водительская подушка безопасности. Вдобавок стоит этот вседорожник с бензиновым мотором объемом 2,3 литра всего 575 тысяч рублей. Цена в заданный диапазон не укладывалась, но меньше – не больше! Однако машина недоступна в ином смысле: в салонах ее не сыщешь, только по записи.

Помнится, у китайских товарищей был вполне симпатичный «Грейт Уолл SUV». Увы, он больше в России не продается. Ныне полный привод по-китайски воплощает «Грейт Уолл Ховер», однако сочетание цены в 672 тысячи со спорной внешностью и неважнецким качеством дало повод исключить его из нашего хит-парада.

Постепенно сужая круг поисков, пришли к выводу, что за такие деньги вседорожник может быть либо корейским, либо произведенным по одноименной лицензии (напомним, в этом проекте мы говорим лишь о новых машинах). Скажем, кроссовер «КИА-Спортидж» – проверенный временем и дорогами автомобиль наделен весьма мужественным видом, полным приводом, ABS, кондиционером и многим другим – за 704 тысячи оптом. Однако ограниченные бездорожные навыки – серьезный минус. Покорять ямы, канавы и т. п. наши люди предпочитают на вездеходах классической конструкции и требуют от машины вседорожности на все сто!

Следующий претендент – «СанЙонг-Кайрон». Местная производственная прописка, дизельные моторы, достойное оснащение, неубиваемая рама и подключаемый полный привод – вроде то, что искали? Картину портит цена – от 725 тысяч.

Раз нет подходящих за оговоренную цену, может, немного расширим финансовые рамки? Или откажемся от громоздких мостов и раздаток? В конце концов, в самую глушь можно добраться и на военных бронемашинах. Или десантироваться с неба, благо Николай к тому привычен. А для души – дизельный кроссовер



ИЗ ЧЕГО ВЫБИРАЛИ:

«ТагАЗ-Роуд Партнер», 575 тыс. руб.

«УАЗ-Патриот», 675 тыс. руб.

«Грейт Уолл Ховер», 675 тыс. руб.

«КИА-Спортидж», 704 тыс. руб.

«СанЙонг-Кайрон», 725 тыс. руб.

«Хёндай Санта-Фе Классик», 765 тыс. руб.


Николай – коллеге: «А полный привод здесь подключается электрически».

Машина стойко сопротивляется проникновению пыли через уплотнители.



Военная приемка автомобиля длилась более 40 минут.



Для двоих детей «Тагер» – как Ил-76 для десантника: просторно!





Семье нашего героя машина понравилась: «Аккуратненькая такая».

«Хёндай Санта-Фе Классик». Вроде всем хорош, но в самой доступной полноприводной версии тянет на 765 тысяч целковых! Не дороговато ли за старую модель?

Неужто тупик? Постойте-ка, а ведь у того же ТагАЗа есть автомобиль, по концепции очень похожий на «уазик»: рама, пятидверный кузов, 150-сильный бензиновый мотор и полный привод, причем подключаемый электрически. И все это за 679 тысяч?! Ра-а-авняйсь, сми-и-ирна! В марш-бросок отправляется «ТагАЗ-Тагер»!

ЭНСКИЙ ПОЛИГОН

Пятидверный вариант машины был рожден в 2009 году на своей исторической родине – в инженерном центре «ТагАЗ-Корея». В оснащение входят подушки безопасности, кожаный салон, кондиционер, электропакет и простенькая магнитола. Вся техническая начинка лицензионная, родом из Штуттгарта: мерседесовские мосты, мотор и коробка. К сожалению, тон в машине задавали не они (в этом мы убедились, пока ехали в гости к десантникам). Что сказать, мы испытали смешанные чувства! Залили омывайку в бачок, что в задней двери, так она вся за ночь вытекла: емкость дырявая. Рычаг коробки передач болтался, как новобранец после марш-броска. В недрах самой коробки при переходе со второй передачи на третью что-то похрустывало. Правое зеркало предательски дрожало на скоростях выше 50 км/ч. Может, его в конце квартала собирали? Помнится, такая же трехдверка подобных эмоций не вызывала. Зато на трассе машина кушала бензин умеренно, по грунтовкам и глинистым буеракам трусила бодро, и лишь откровенно асфальтовые шины удержали нас от броска без оглядки с дороги на ландшафт.

Встреча с Николаем, его женой Евгенией и дочерьми Валерией и Елизаветой прошла на высоком уровне. Через 10 минут все уже запросто общались между собой: «А мы все думали, что вы нам «уазик» на тест привезете!». Если крат-



Благодарим командование дивизии за помощь в организации съемки.

ко, домашним Николая машина понравилась: неброская, ладная, неожиданно вместительная... На завтра назначили смотрины авто в почти военных условиях.

Весть о том, что «За рулем» приехал-таки к Коле Копейкину, разлетелась по военному полигону со скоростью выстрела из пушки БМД-2. Буквально через пять минут от вопрошавших коллег по десанту отбоя не было. Уже сам Николай выступал в роли экскурсовода, показывал и рассказывал. Товарищи офицеры, тестирующие каждый день свои «ниссаны», «самары» и прочие «опеля», не упустили случая опробовать таганрогский вседорожник. Итак, по мнению настоящих военных, на машину надо обязательно установить защиту двигателя и грязевые щитки, иначе низко висящий генератор долго не проживет. Низковато выведен воздухозаборник – двигатель может хватить гидроудар. Часть электрических разъемов у блока ABS и на раме плохо изолирована. Потеют передние «габариты». А вот пробки, предохраняющие блок цилиндров от трещин при размораживании, как и общая компоновка силового агрегата, понравились. Промыть инжектор тоже не составит труда. Такой вот подход: чувствовалось, десантники обслуживают свои авто самостоятельно.

Все поездившие на машине ругали болтающийся рычаг коробки – «поймать» передачу оказалось не так-то просто. Мало кто нашел, где в «Тагере» спрятана кнопка, заведующая крышкой бензобака (под ковриком и ковролином, под правой рукой!). Самые бережливые указали на пятнышки ржавчины поверх краски (в двух местах) на кузове. «Сбросить бы с цены тысяч сто – самое оно получится», – резюмировали голубые береты. Есть машина и под такие деньги (правда, в другой комплектации), но она трехдверная, что нашему читателю не надобно. Николай же, поездив больше других на той, что мы ему подогнали, в конце концов признался, что полный привод ему, наверное, не так уж и необходим. На самый крайний случай воспользуется армейским «уазиком». «Бензин-то «Тагер» потребляет по-взрослому», – признался и добавил, что теперь будет искать машину без ярко выраженных вседорожных качеств. Уже прощаясь, спросил: «А что скажете о «Рено-Сандеро» в хорошей комплектации?». Получается, наш выбор не ко двору?

Зато Николай расширил свои познания в области полноприводных автомобилей, вдобавок стал внештатным тест-пилотом журнала. Глядишь, при случае прокатит нас... на своей БМД. Ждем, когда позовет на маневры. ЗР



Легендваген

На нем ездят военные стран НАТО, папа римский и охрана глав многих государств. Простым смертным такой автомобиль доступен, как правило, из вторых или даже третьих рук. Максим Приходько прицепился к автолегенде на вторичном рынке. Фото Георгия Садкова.

Мерседесовская модель G-класса (Джи-класс, на языке оригинала – Г-класс) известна во всех уголках мира, но, пожалуй, только в нашей стране этот автомобиль приобрел имидж поистине культового – непременного героя светской и криминальной хроник. Его покупали главным образом для того, чтобы обозначить свой социальный статус. Технические особенности машины мало интересовали первых владельцев – и так знали, что аппарат сделан на века. Даже изрядно «бывший», он все равно стоит больших денег. А поскольку большинство из продающихся с рук и есть «бывшие», подходить к их покупке следует осмотрительно.

По мнению некоторых сервисменов, надо искать автомобиль-десятилетку. У более древних уже подорванное техническое здоровье, так что на вашу долю выпадет дорогостоящее лечение машины с перерывами на недолгие поездки. В десятилетнем же возрасте аппарат еще не потерял способности без особого надрыва преодолевать пространство, рассекая воздух своими рублеными формами.

Передо мною знаменитый «гелик» («гелендюк», «геля», «кубик», «холодильник», «будка») 1999 года выпуска с трехлитровым турбодизельным мотором, автоматической коробкой, кожаным салоном, предпусковым подогревателем «Вебасто», огромным хромированным «кенгурином», заявленным пробегом 164 тысячи километров и ценой... миллион рублей с небольшим торгом.

Окажетесь в такой же ситуации, как я, – не спешите за руль. Начните с проверки документов – престижный автомобиль всегда притягивал к себе джентльменов удачи. Лучше всего выбирать такой вседорожник в крупных автосалонах, которые могут гарантировать, что машина не числится в угоне и не проходит по другим сомнительным делам. Не расстраивайтесь, если предыдущих владельцев окажется, как в моем случае, несколько – это плата за имидж марки. Первые хозяева, конкретные парни, выкладывали за машину астрономические суммы исходя из соображений престижа, вы же покупаете ее как достойный, породистый вседорожник. Вот и выходит, что до своей целевой аудитории «гелик» доезжает с третьей-четвертой попытки.

От документов – к машине. Осмотр начинаем с кузова. Он отлично сопротивляется коррозии, даже не будучи оцинкованным. Номер на раме читается без труда – одной головной болью меньше. Самый очевидный кузовной дефект для этой модели – коррозия рамки ветрового стекла. Есть таковая на этой машине или нет,



Крепость «подбрюшья» проверена армейскими полигонами и трофирейдами. Устранение течи масла из поддона ляжет на ваши плечи.

Под массивной панелью прячется мотор печки. «Кончается» он на 150-й тысяче. Оригинальный стоит сумасшедших денег – 21 тысячу рублей!

Приклеить молдинг можно самостоятельно. Так проще, а главное – дешевле.









Оклейка матовым винилом выполнена не очень аккуратно.

Этот руль нарушает общий стиль.

не проверишь: джип полностью обтянут черной матовой пленкой в угоду нынешней моде. Кстати, предыдущий владелец изрядно потратился на такой тюнинг – отвалил, уверяет, что-то около 50–60 тысяч. Смотрится, конечно, шикарно, однако в каком состоянии его панели под пленкой – загадка. На матовой поверхности остаются следы от пальцев, отчего двери вокруг ручек выглядят заляпанными. Обнаружил, что на заднем крыле отошел резиновый молдинг. Его можно приклеить двусторонним скотчем (новая резиночка стоит 2150 рублей).

Кожаный салон сохранился на удивление хорошо. С позиций сегодняшнего дня приборная панель родом из конца 1970-х выглядит забавным анахронизмом, ее лишь слегка оживляет рестайлинговый руль с кнопочками управления магнитолой. Из прошлого же века пиктограмма, требующая пристегнуть ремень безопасности, но такое ретро многим понравится.

Небольшие свесы, большой клиренс, зависимая подвеска – важные ка-

чества для off-road. Если в ходовой найдете комья земли и пожухлую траву, значит, автомобиль знавал поля и перелески. Впрочем, этот, похоже, с асфальта не съезжал. А рулевые наконечники (4670 рублей за пару) прикончили скорее не дороги, а время. Замасленный поддон картера производит ужасное впечатление. Но пугаться не стоит – новая прокладка стоит всего 640 рублей.

В крестовинах смазка есть – ага, за машиной все-таки следили. Люфт в карданных валах небольшой – очень хорошо, ведь замена двух крестовин с последующей балансировкой потянет на 12 тысяч с половиной. Раздатка и коробка без потеков. Возможно, в ближайшее время потребуют замены задние пружины; впрочем, это понятно – машина тяжелая. Что до задней части глушителя, то ее надо менять в самое ближайшее время (13 тысяч – и никаких проблем). Дизельный агрегат, по ощущениям, по-прежнему выдает на-гора свои 177 лошадиных сил, ну в крайнем случае 176. Если распылители форсунок и захандрят, их замена потребует всего 3640 рублей. Утверждают, что турбокомпрессор не живет больше 150 тысяч километров, но этот еще отзывается бодрым посвистом. Когда ему придет капут, нужно будет выложить 43 тысячи.

Радикально-черный цвет – абсолютный рекордсмен по применяемости для этой модели, во всяком случае в России. Тонировка стекол по кругу подразумевается.



На восстановление G-класса, с учетом замены турбокомпрессора, уйдет 58–60 тысяч рублей. Даже для такой серьезной машины – перебор. Возможно, это не остановит фанатов марки, но к ним относит себя далеко не всякий.

На фоне такой дороговизны стоимость ремня ГРМ (2 тысячи рублей) кажется подарком судьбы.

На сладкое – пробная поездка. Мир из окна «холодильника» и правда кажется несколько иным. Передо мной расступались абсолютно все – завидев в зеркалах черную «будку», даже посланцы бывших союзных республик на щедро тюнингованных «приорах» спешили освободить левую полосу. (Отчасти такую «повышенную проходимость» создает самопальный ксенон.) Услышали бы они, как неприятно дребезжат в полуопущенном положении боковые стекла – возраст! А вот коробке-автомату годы нипочем – переключает передачи практически без рывков.

Покатавшись, понял, что таким, как я, «гелик» не нужен: в городе неудобен, для проселков дороговат. Вдобавок за время короткого тест-драйва меня дважды остановили для проверки документов: машина-то легендарная во всех смыслах... **ЗР**

НАША СПРАВКА

Mercedes-Benz G-Klasse (G – Geländewagen, автомобиль повышенной проходимости) производится с 1979 года по настоящее время. В некоторых европейских странах известен под брендом Puch. Встречается также под маркой Peugeot P4 VLTT. Выпускаются 3- и 5-дверные универсалы и 3-дверные кабриолеты. Оснащается бензиновыми и дизельными моторами. Коробки – как механические, так и автоматы (последних больше). Один из немногих в мире автомобилей, который снабжен не только постоянным полным приводом и пониженной передачей, но и блокировками всех трех дифференциалов: межосевого, переднего и заднего. Существуют версии, у которых передний мост подключается только на бездорожье, но такие у нас редки. Самая мощная – G 55 AMG (444 л.с.). В 2009 году в честь 30-летия модели выпущена ограниченная юбилейная партия цвета «платиновый черный» со множеством опций. Машина поставляется в Россию официально, вместе с тем встречаются экземпляры, ввезенные из Европы и Америки.

Благодарим компанию «Автовэй» за помощь в подготовке материала.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ MERCEDES-BENZ G (в столичном регионе)

Деталь	Стоимость, руб.
Рулевые наконечники (пара)	4670
Прокладка поддона	640*/470**
Ремень ГРМ	1800–2000
Фонарь	2800
Мотор печки	21 900*/5750**
Турбокомпрессор	от 43 000

*Оригинальная деталь. **Неоригинальная.







Друг семьи

Сумму затрат на плановое обслуживание определяем при следующих условиях: регламентные работы для автомобилей в базовых комплектациях проводим в дилерских центрах марки с использованием оригинальных запчастей и материалов. Периодичность и объемы ТО соответствуют предписаниям завода-изготовителя, указанным в сервисной книжке. Стоимость деталей, подверженных естественному износу, в калькуляцию не включаем.

Несмотря на оптимальный межсервисный интервал, самым затратным в этом тесте оказался «Фольксваген-Туран». Расходники и масло обходятся дорого, недешев и труд ремонтников. На первом ТО они поменяют масло в двигателе, масляный, воздушный и салонный фильтры, на втором и четвертом – свечи зажигания и топливный фильтр. Самое дороге и трудоемкое – шестое ТО: вдобавок ко всему прочему придется заменить ремень ГРМ вместе с роликами. Наплыва клиентов в сервисе не замечено, однако лучше записываться за пару дней. Время, отведенное на ТО, колеблется от 2 до 5 часов. Автомобиль смогут отремонтировать более чем в 50 городах России.

Владельцам «Тойоты-Версо» посещать сервис предстоит чаще других. Утешением послужит умеренная стоимость запчастей и расходных материалов, что в итоге позволило «Версо» обойти в рейтинге «Туран» по части экономии средств. Первые три обслуживания включают в себя замену масла, масляного и салонного фильтров, на четвертом дополнительно заменят воздушный фильтр и тормозную жидкость, на восьмом поменяют топливный фильтр и проведут комплекс диагностических работ. Очередей в сервис нет, поэтому ваш автомобиль смогут принять уже

НАША СПРАВКА

Цену технического обслуживания определяем по данным профильных дилерских центров: после опросов в нескольких станциях выводим среднее арифметическое значение для каждого ТО. Просуммировав результаты по соответствующей модели, получаем общую сумму затрат до пробега в 100 000 км. Стоимость обслуживания автомобилей «Мазда» зависит от года выпуска: с 2008-го компания сократила межсервисный интервал с 20 000 до 15 000 км. Это обусловлено специфическими условиями эксплуатации в России, известными в народе как «два Д».



VOLKSWAGEN TOURAN

ТО-1 (15 000 км)	9600 руб.
ТО-2 (30 000 км)	17 200 руб.
ТО-3 (45 000 км)	7700 руб.
ТО-4 (60 000 км)	22 600 руб.
ТО-5 (75 000 км)	7700 руб.
ТО-6 (90 000 км)	26 400 руб.
ИТОГО	**91 200 руб.**



TOYOTA VERSO

ТО-1 (10 000 км)	7245 руб.
ТО-2 (20 000 км)	8500 руб.
ТО-3 (30 000 км)	8125 руб.
ТО-4 (40 000 км)	11 850 руб.
ТО-5 (50 000 км)	8125 руб.
ТО-6 (60 000 км)	8500 руб.
ТО-7 (70 000 км)	8125 руб.
ТО-8 (80 000 км)	21 127 руб.
ТО-9 (90 000 км)	8125 руб.
ИТОГО	**89 722 руб.**



У семейного автомобиля задачи ответственные, а значит, следить за его состоянием надо особенно тщательно. Во что это обойдется владельцам, подсчитал Игорь Тременко.

на следующий день. Работа займет 2,5–4 часа. На территории РФ находится более сотни дилерских СТО.

Обслуживание «Опеля-Зафира» существенно дешевле, чем упомянутых выше одноклассников. Расценки на запчасти и плановую работу весьма гуманны. При этом на первом ТО заменят лишь масло и масляный фильтр, на втором – воздушный и салонный, на четвертом поменяют свечи и тормозную жидкость. Шестое – самое дорогостоящее, здесь проделают все то же самое, что и на четвертом, а еще заменят приводные ремни с роликами. О своем посещении дилера лучше уведомить за два дня. Профилактика займет от 3 до 5 часов, не более. Дилерские СТО расположены в 74 городах страны.

Плановые работы для «КИА-Каренс» обойдутся еще дешевле. На втором ТО, помимо салонного и масляного фильтров, заменят свечи и воздушный фильтр, на третьем – топливный фильтр и антифриз, на шестом проделают то же и вдобавок поменяют тормозную жидкость. Запись на ТО проводится за день-два. На предписанные работы отводится от 2 до 4 часов. В России работает более 80 дилерских станций.

«Мазда-5» – победитель теста. Цены на запчасти демократичны, однако расценки на работу, как представляется, немного завышены. Первое ТО самое дешевое – вам заменят лишь масло с масляным фильтром. На втором, четвертом и шестом предстоит поменять салонный и воздушный фильтры, тормозную жидкость, а также смазать замки и петли дверей. Планировать свой визит к дилеру лучше за пару-тройку дней. На работы по обслуживанию уходит от 2,5 до 5 часов. Городов, где есть фирменные станции, не так много – меньше сорока. ЗР



OPEL ZAFIRA

ТО-1 (15 000 км)	7700 руб.
ТО-2 (30 000 км)	11 000 руб.
ТО-3 (45 000 км)	14 200 руб.
ТО-4 (60 000 км)	15 700 руб.
ТО-5 (75 000 км)	8400 руб.
ТО-6 (90 000 км)	20 313 руб.
ИТОГО	**77 313 руб.**



KIA CARENS

ТО-1 (15 000 км)	6400 руб.
ТО-2 (30 000 км)	15 425 руб.
ТО-3 (45 000 км)	9000 руб.
ТО-4 (60 000 км)	12 000 руб.
ТО-5 (75 000 км)	8300 руб.
ТО-6 (90 000 км)	13 200 руб.
ИТОГО	**64 325 руб.**



MAZDA5

ТО-1 (15 000 км)	7700 руб.
ТО-2 (30 000 км)	12 500 руб.
ТО-3 (45 000 км)	8500 руб.
ТО-4 (60 000 км)	11 950 руб.
ТО-5 (75 000 км)	11 100 руб.
ТО-6 (90 000 км)	10 345 руб.
ИТОГО	**62 095 руб.**

Цена московской прописки

Алексей Воробьев-Обухов, Михаил Колодочкин

HYUNDAI GETZ

Изготовитель ....«Хёндай мотор компани» (Республика Корея)
Год выпуска.. 2006

В эксплуатации «За рулем» ....с марта 2007
Пробег на момент отчета ....65 000 км

Предыдущие публикации в журнале
.................................2007, № 7; 2008, № 11; 2009, № 9



Восточный характер дает о себе знать: маленький «кореец» молча трудится и никак не выражает неудовольствия. Видимо, его вполне устраивает столичная прописка: мог ведь он слышать, что это престижно. Здесь нормальный бензин, не самый плохой асфальт. Если, конечно, не брать в расчет зимние вояжи по Подмосковью: небольшой дорожный просвет то и дело заставляет бедолагу полировать днище о ледяную корку. А крупная яма, вызвав необходимость поменять какой-нибудь рычаг или шарнир, способна резко поднять стоимость километра пробега. Пока подвеска, скажем так, слегка постукивает – к следующему ТО будем решать, что с этим делать.

Столичная жизнь – это, помимо прочего, еще и магазины. Выходцы с Востока любят посещать всякого рода базары, и в этом отношении «Гетц» не исключение – его багажник нередко забит покупками. А случается (из-за специфики занятий хозяина), авто возит сразу десяток аккумуляторов или полтораста литров бензина. И так чуть не каждый день и в любую погоду.

Возможно, крепкие морозы прошедшей зимы стали причиной течи масла на 59-й тысяче: не выдержала завальцовка масляного фильтра. Причем не абы какого, а самого что ни на есть оригинального – обидно! Поскольку до планового ТО оставалось совсем немного, то вместе с фильтром мы досрочно заменили и масло.

Несколько раз «кореец» посещал город на Неве: испытывал радар-детекторы всех мастей, возил опять-таки тяжелые канистры и форсировал питерские трамвайные пути. Не знаем, понравилось ли ему шоссе между двумя столицами, но именно на нем мы периодически замеряем мгновенный расход и прочие интересные показатели. Нет, скорость мы не превышаем – как можно!.. Однако заставить «Гетц» тратить при спокойной езде меньше чем 5,4 л на сотню не удалось, как ни старались. Хотя и такой расход хорош… Если стрелка спидометра переползает трехзначную отметку, потребление горючего возрастает довольно прилично. В среднем же за городом получается 6,4 л на сотню.

Лампочки периодически меркнут. Особенно часто те, что подсвечивают номерной знак. Возможно, на их спиральки пагубно воздействует частое захлопывание двери задка. Хорошо, что в пришедшихся точно по размеру дополнительных фарах дневного света, которые мы установили ради эксперимента, лампочек нет. А светодиоды тряски не боятся. Или пока не боятся?

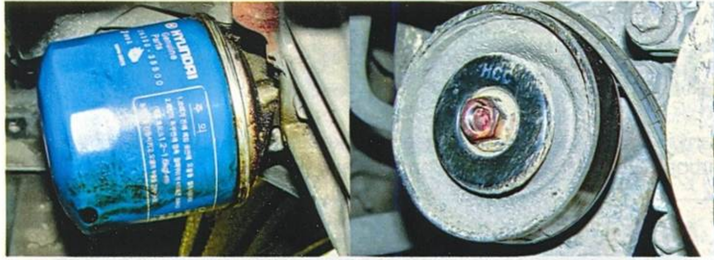
Впрочем, лампочки – мелочь. На очередном техобслуживании, которое проводим в редакционном автоцентре, решили заменить зубчатый ремень ГРМ с натяжным роликом. Пора – на одометре к тому времени выскочило 60 000 км: таков согласно инструкции пробег до замены ремня при

ЦЕНЫ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ И ИХ АНАЛОГОВ (к моменту приобретения автомобиля), руб.

Деталь	Аналог	Оригинал
Ремень ГРМ	363 (ContiTech)	1430
Ремень кондиционера	231 (Gates)	640
Направляющий ролик ремня ГРМ	844 (SKF)	1100
Свеча зажигания	79 (NGK)	100
Фильтр воздушный салонный	485 (Shibato)	825

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ HYUNDAI GETZ (0–65 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (0–45 000 км)	106 355
Из них бензин	78 150
Расходы на содержание (45 000–65 000 км)	43 454
Фильтр масляный	190
Масло моторное 0W-40, синтетика	1900
Лампа H4 (2 шт.)	280
Лампа 5 Вт (2 шт.)	40
Свечи (4 шт.)	315
Фильтр воздушный	225
Фильтр салонный (комплект из 2 шт.)	485
Ремень ГРМ	363
Ремень привода ГУР	280
Ремень привода компрессора кондиционера	231
Ремень привода генератора	243
Натяжной ролик ремня ГРМ	414
Направляющий ролик ремня ГРМ	844
Натяжной ролик ремня компрессора кондиционера	1484
Бензин А92 (средний расход – 8 л/100 км)	36 160
Общие расходы (0–65 000 км)	149 809
Стоимость 1 км пробега	2,30





Потерявший герметичность фильтр пришлось срочно заменить.

В натяжном ролике ремень кондиционера прогрыз канавку, а сам потрескался.

Еще немного, и «Гетц» остался бы без усилителя руля. Сумели вовремя заметить износ ремня.

работе в районах с обильным применением соли и при низких температурах. Более того, все другие ремни (а их на нашем «Гетце» еще три) уже потрескались, подшипники натяжных и направляющих роликов (их тоже три) ощутимо разболтались. А какие запчасти выбрать? Оригинальные стоят очень дорого, неоригинальные гораздо дешевле. Но каково их качество и ресурс? В итоге нашли компромисс: решили оригинал не брать, но и не рисковать, приобретая дешевые комплектующие no name. Выбрали ремень ГРМ от ContiTech, ролик SKF, свечи NGK. Даже в этом случае выигрыш в деньгах впечатляет – сравните некоторые цены сами.

Впечатляет и потеря стоимости автомобиля. Наш трудяга «Гетц», купленный за 325 342 руб., «полегчал» примерно на 165 000 руб., то есть одна эта статья расхода добавляет 2,54 руб. к **стоимости километра пробега** и доводит ее до **4,84 руб./км**. Ровно столько стоит проезд на нашем «ФИАТе-Албеа». А вот «Мицубиси-Лансер» катает дешевле – за 3,98 руб./км. Впрочем, цена 1 км может отличаться от указанной, ведь за машину, подобную нашей, сейчас просят от 220 000 до 295 000 руб.

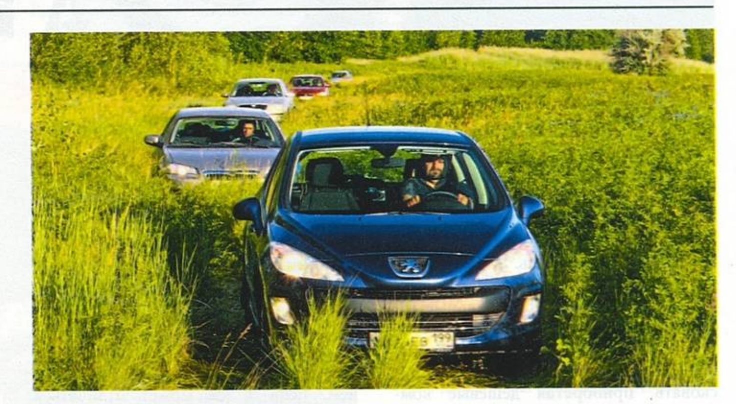
Так хорошо ли у нас «Гетцу»? Не тянет ли его поездить в глубинке да по грунтовке? Вроде нет: нам кажется, втайне он как раз мечтал жить только на городских улицах. А рекомендуем ли мы такое авто горожанам? Чуть не вырвалось «да!», но вспомнили про немотивированное, на наш взгляд, повышение его цены – и призадумались. **ЗР**

Дело номер 308

В России начали производство популярной у европейцев французской модели (см. с. 12). Суммировать накопленную ЗР информацию о ней взялся Сергей Канунников.

Мы совсем не случайно купили два года назад хэтчбек «Пежо-308» в самой демократичной комплектации. Поверили в планы французов начать его производство в Калуге – и не ошиблись.

Редакционный автомобиль прошел чуть менее 40 000 км – участвовал в специальных зимних и летних испытаниях, доставлял радость и задавал вопросы. Кроме того, 308-е в разных комплектациях дважды участвовали в групповых тестах. Попробуем беспристрастно рассмотреть машину со всех сторон…





«ПЕЖО-308» ЗИМОЙ

Наш автомобиль вместе со «Шкодой-Октавия», «Волгой-Сайбер» и «Мицубиси-Лансер» участвовал в зимнем пробеге по маршруту Москва – Великий Устюг – Москва (ЗР, 2009, № 4). Двигатель легко, с первой попытки пустился при –33°С. Однако «Пежо» проиграл конкурентам в скорости прогрева салона на месте. Эксперты отметили также неудачную систему вентиляции: даже при некомфортно высокой температуре боковые и заднее стекла обмерзают. Найти тепловой баланс нелегко. Средний расход топлива за пробег составил 7,3 л/100 км.

Уверенный пуск, добротная подвеска.

Не очень удобная посадка за рулем, посредственная система вентиляции.

«ПЕЖО-308»: БИОГРАФИЯ

Модель дебютировала осенью 2007-го. В России – с весны 2008-го.

Автомобиль выпускают с бензиновыми моторами 1,4 и 1,6 л (95–175 л.с.) и дизелями 1,6–2 л (90–136 л.с.). На тестах EuroNCAP «Пежо-308» получил максимальные пять звезд. С 2008 года, помимо трех- и пятидверных хэтчбеков, производят универсалы SW, с 2009-го – кабриолет с жесткой крышей «Пежо-308 CC» и кроссовер 3008. В 2010-м представили купе «Пежо-308 RCZ».

«ПЕЖО-308» ЛЕТОМ

В летнем тесте, помимо машин, участвовавших в зимнем, стартовала «Лада-Калина» с кузовом универсал. Поездка по проселкам показала, что дорожный просвет «Пежо-308» вполне достаточен, но низкий «нос» требует аккуратности при выборе траектории. Салоны автомобилей, нагретые до 50°С, остужали кондиционерами на месте 30 минут, замеряя скорость падения температуры. «Пежо» в этой номинации занял четвертое место, опередив лишь «Калину». Эксперимент повторили и на ходу. И вновь 308-й оказался четвертым, последним – «Сайбер».



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Peugeot 308
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина/ширина/высота	4276/1815/1498
база	2608
колея спереди/сзади	1526/1521
Объем багажника, л	348/1200
Радиус поворота, м	5,4
Масса снаряженная/полная, кг	1275/1800
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,9
Максимальная скорость, км/ч	197
Топливо/запас топлива, л	А95/60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный/городской/смешанный цикл	5,2/9,3/6,7
Двигатель	
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1598
Степень сжатия	11,0
Мощность, кВт/л.с.	88/120 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	160 при 4250 об/мин
Трансмиссия	
Тип	переднеприводная
Коробка передач	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,45/1,87/1,29/0,95/0,74/3,58
Главная передача	4,76
Ходовая часть	
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	195/65R15

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

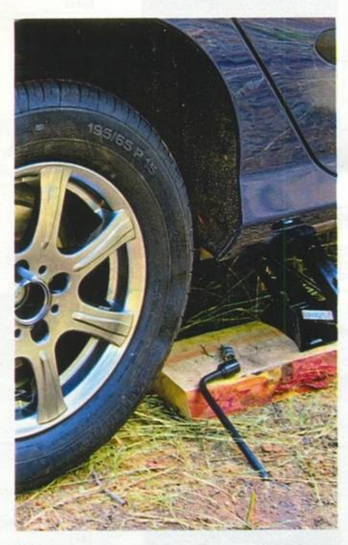
Весовые и геометрические характеристики	
Снаряженная масса, кг	1325
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	809 (61)/516 (39)
Дорожный просвет, мм	155
Динамические качества	
Разгон, с:	1,2с; 2,6с; 5,5с; 8,4с; 12,6с; 17,9с; 26,0с; 38,0с; 70,1с; Погрешность спидометра 6,3%
Эластичность	
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	11,2
80–120 км/ч (V)	17,1
Выбег, м:	
120–50 км/ч	1473
50–0 км/ч	669
Торможение со 100 км/ч:	
тормозной путь, м	40,3
замедление, м/с^2	9,6

НАШ «ПЕЖО»: ВРЕМЯ И СОБЫТИЯ

Вехи	Пробег, км	События
2008, май	–	покупка, установка сигнализации, защиты двигателя, ковриков
2008, июнь	2000	плановый бесплатный осмотр
2008, декабрь	11000	замена ламп фар
2009, февраль	13300	зимний пробег, испытания холодом
2009, апрель	16400	долив антифриза
2009, июнь	20000	плановое ТО
2009, июль	21000	летний пробег, испытания жарой
2009, декабрь	30300	ремонт замка двери (по гарантии), замена свечей зажигания, перепрошивка компьютера
2010, январь	31500	замена датчика температуры охлаждающей жидкости
2010, февраль	32100	замена натяжителя цепи (по гарантии)
2010, март	34000	замена лампы фары

«ПЕЖО-308» В РОССИИ

Здесь продают пятидверный хэтчбек, универсал и купе-кабриолет. Двигатели: бензиновые 1,6 л, 120–150 л.с., а также дизели 110 и 136 л.с. Пока в Калуге будут собирать самый доступный вариант (именно такой у нас в редакции) – со 120-сильным мотором.



Автомобиль неплохо показал себя в специальном тесте: замена колеса с помощью штатного инструмента. Операция заняла 8 минут – второе место. Первое – у «Калины»: 6 минут. А последнее – у «Сайбера»: 11 минут.

«ПЕЖО-308» И СЕРВИС

Поездки нашего «Пежо» на сервис были, к счастью, нечастыми. Но порой увлекательными и поучительными. Нехитрая в общем-то неисправность дала повод и настроение создать небольшой сериал, который заслуживает названия «Инженерный детектив».

СЕРИЯ ПЕРВАЯ: ПРОШИВОЧНАЯ ПРИ СВЕЧАХ

За несколько дней до Нового года «Пежо-308», пробежавший чуть больше 30 000 км, стал плохо заводиться. При первом, продолжительном пуске стартером мотор не подавал признаков жизни, со второй-третьей попытки с трудом пускался (как правило, необходимо было открыть дроссель) и несколько десятков секунд работал очень неровно, угрожая заглохнуть. Подозрение после недолгих размышлений пало на температурные датчики – воздуха или охлаждающей жидкости. Версией поделились с сотрудниками СТО официального дилера «Пежо» – «Арманд», где автомобиль регулярно обслуживали.

Вердикт ремонтников был другим: необходима замена свечей и «телезагрузка компьютера управления автоматической коробкой передач» (цитата из заказа-наряда). На словах хитрую операцию охарактеризовали более понятно: перезагрузка блока управления двигателем. Посещение СТО обошлось в 4319 рублей, из них 432 взяли за «считывание содержимого памяти электронного блока» и 720 – за «телезагрузку».

Где на нашей машине автоматическая коробка передач – мы задумываться не стали. Но почему нужно платить за перепрошивочные работы? Коли автомобиль не пускался из-за блока управления – это, видимо, гарантийная неисправность. Если же виноваты только свечи (на вид вполне работоспособные), зачем перепрошивать? Ну да ладно: говорят, починили, а это главное. Однако на следующее утро… Вы угадали – все повторилось!

СЕРИЯ ВТОРАЯ: ТЯГОТЫ ЖИЗНИ

Морозы все усиливались, и, понятно, пуск это не облегчало. «Пежо» вновь въехал во двор сервиса «Арманд».

Прошу: «Проверьте датчики!». Вежливый Мастер сетует: «Компьютер на СТО не может проверить параметры датчиков, а откровенной неисправности не показывает. Но они, конечно, поищут». Не Очень Вежливый Мастер добавляет: «Заводится же. Ну с третьего раза, ну с четвертого... Но ведь заводится!». И оба жалуются на жизнь, пытаясь объяснить, что компания «Пежо» оплачивает, а что нет. Разбираться в хитросплетении отношений производителя и дилера не хотелось. Машину оставил на СТО до вечера, хотя чувствовал – зря. Не надо быть Холмсом, чтобы предугадать результат.

...Провожая меня к сиротливо приткнувшемуся у забора 308-му, Вежливый Мастер поведал: надо бы по гарантии поменять натяжитель ремня (его и в самом деле позже заменили), поскольку, дескать, звук двигателя нехорош. Детали нет, но ее закажут, а тогда, может, и двигатель станет лучше заводиться (?!). Но, вообще, у них на СТО, утверждал Мастер, двигатель пускался нормально. «Ну, заводите», – предложил я Вежливому Мастеру. Он, не заметив моего коварства, повернул ключ и довольно долго с грустью в глазах слушал стрекот бесплодно трудившегося стартера…

Мы с «Пежо» выехали за ворота, решив сюда без крайней нужды не возвращаться.

ПРОСТЫЕ ИСТИНЫ

Тут взыграл профессиональный интерес: ведь не бином Ньютона! Диагностику в редакционном техцентре начали с осмотра всего, что под капотом, – подсказка для тех, кто еще не оставил надежды научиться что-нибудь толково ремонтировать. Сразу выявили небольшую течь антифриза из-под датчика охлаждающей жидкости, которую на сервисе, кстати, не заметили. И вот немудреная лабораторная работа – проверка датчиков температуры с помощью профессионального компьютера и программы для «Пежо». Машина выстужалась ночь, на улице −24ºС. Температура охлаждающей жидкости должна быть близка к температуре воздуха (нормальное расхождение – 3–4ºС), а коварный датчик охлаждающей жидкости утверждает: антифриз остыл лишь до −6ºС. Похоже, нашли!

Осталась малость – купить датчик. Звонок в фирменный магазин «Арманда» не порадовал: ждать – месяц! Зато заводскую деталь по VIN-коду очень быстро нашли... на одном из московских рынков. Продавец для пущей точности даже вывел ее портрет на экран компьютера, взял 800 рублей, выписал чек. «Пежо» завелся, как новый. История, начавшаяся месяц назад с нашей просьбы к сервисменам проверить датчики температуры, увенчалась счастливым концом…

Название фирмы в этом сериале можно изменить, выбрав наугад любое из многих других. Частный случай лишь подчеркнул общие проблемы – низкую квалификацию ремонтников, не умеющих и, похоже, особо и не старающихся провести добросовестную диагностику. Куда проще взять деньги за «телезагрузку компьютера управления автоматической коробкой передач» и расходники. Более серьезных запчастей клиент подождет. Или станет, как мы, искать иные варианты. Уверен: успех любой модели на рынке с каждым годом все больше будет зависеть от разветвленности сервисной сети, расторопности и профессионализма ремонтников.



Датчик температуры охлаждающей жидкости недорог и не в дефиците. Главное – определить неисправность!



«ПЕЖО-308» В ГРУППОВЫХ ТЕСТАХ

В первом тесте (ЗР, 2008, № 6) французский автомобиль с 2-литровым 140-сильным мотором и автоматической коробкой передач (комплектация Premium Pack, опции, 913 200 руб.) соперничал с «КИА-Сид», «ФИАТом-Браво» и «Маздой-3». «Пежо» разделил первое и второе места с «Маздой-3», набрав 8,1 балла.

В тесте 2009 года (ЗР, 2009, № 6) принимал участие 308-й со 120-сильным двигателем и механической коробкой (комплектация Confort Pack, 599 000 руб.). Машину сравнивали с «ФИАТом-Браво», «Хёндай-i30» и «Фольксвагеном-Гольф». Последний, набрав 8,8 балла, победил; «Пежо» (8,1 балла) занял второе место.

Отличная звукоизоляция, отменная отделка, большой дорожный просвет, информативные тормоза, уверенное поведение на дороге.

Неудачное расположение внешних зеркал, специфические передние сиденья и посадка за рулем, посредственная избирательность рычага коробки передач.

«ПЕЖО-308»: ЛИЧНЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

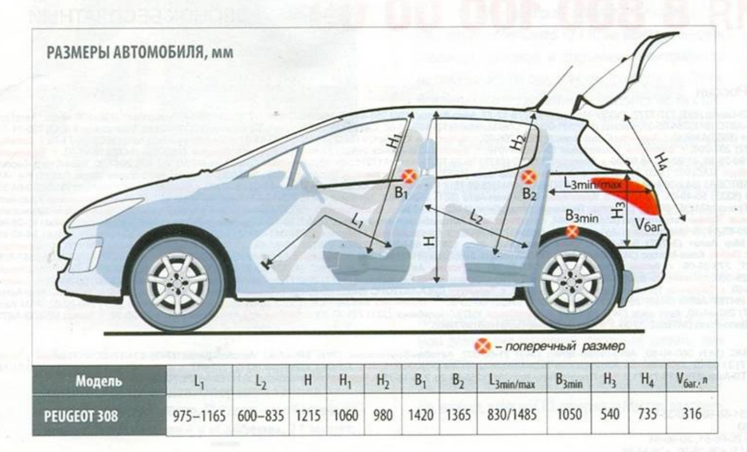
Просторный, добротно отделанный салон. Нравится блочок управления магнитолой справа под рулем. Не очень нравятся великоватые ходы рычага коробки и чуть заваленный вверх руль. К специфичным наружным зеркалам мало-помалу приноровился.

Дорожный просвет приличный, но надо помнить о переднем «клюве». Впрочем, выглядит все это страшнее, чем есть на самом деле. Машина очень комфортна в дальних поездках. Подвеска хорошо отрабатывает даже немаленькие ямы. Мягкое и разлапистое сиденье для обычного водителя приемлемо, для «спортсмена» не годится.

Мотора хватает даже для довольно энергичной езды. Крутится он хорошо, подбор передаточных чисел способствует быстрому разгону на первых трех передачах. Но синхронизаторы коробки ударных переключений не любят.

Исправный автомобиль уверенно пускается в морозы. Правда, двигатель (а потому и салон) даже на ходу греется дольше, чем хотелось бы. Главный недостаток – система вентиляции. В дождь стекла мгновенно потеют, зимой обмерзают. Найти компромисс между борьбой с этим недугом и комфортной температурой в салоне часто непросто.

В Москве средний расход топлива – 9,3–9,5 л/100 км. На свободном шоссе вполне можно укладываться в 6,5 л. В целом считаю автомобиль достаточно крепким и надежным. Километр пробега в сравнении с иными машинами нашего парка недорог – 3,60 руб. **ЗР**



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
PEUGEOT 308	975–1165	600–835	1215	1060	980	1420	1365	830/1485	1050	540	735	316

Расходы на и эксплуатацию «ПЕЖО-308» (0–35 000 км, без учета налога и страховки)

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0–35 000 км)	126 011
Из них на бензин (средний расход – 9,3 л/100 км)	70 897
Сигнализация	8870
Защита двигателя	5110
Коврики	1695
Шины и диски колес	27000
Лампы фар	600
Антифриз	140
ТО-20 000 км	6680
Замена свечей и перепрошивка компьютера	4219
Датчик температуры охлаждающей жидкости (ремонт – самостоятельно)	800
Стоимость 1 км пробега	3,60

От неуда до «отлично»

Методичное техобслуживание продлевает жизнь не только автомобилю, но и владельцу. Насколько ответственно подходят к нему СТО московских дилеров «Мицубиси», выяснял Игорь Теременко. Фото Константина Якубова.

Вникнуть во все тонкости процесса клиенту (именно в этой роли мы обращались к дилеру) нелегко – основная часть таинства происходит за закрытыми дверями. Поэтому качество услуг оценивали по общедоступным показателям, приведенным в таблице. А чтобы не ошибиться в оценках, добавили от себя несколько дефектов: разрегулировали световой поток фар, открутили одну из гаек крепления колеса и откачали тормозную жидкость из компенсационного бачка, отключив при этом контрольную лампу. И вот что из этого вышло.

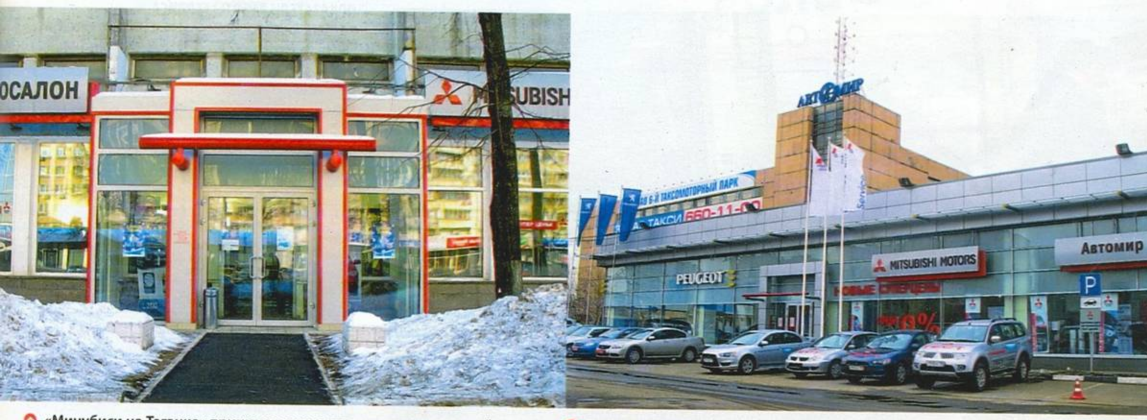
КАК С РОДНЫМИ

Найти «Мицубиси на Таганке», что на Марксистской улице, довольно просто, а вот протиснуться ко въезду сквозь плотно припаркованные авто – занятие не для новичков. Впрочем, без предварительной записи и пытаться не стоит: страж ворот, изъясняющийся исключительно жестами, все равно не пропустит. И хорошо: благодаря такой строгости мест для стоянки на территории хватает. Приемщик словоохотлив и дружелюбен – словно после долгой разлуки встретил в нашем лице старых друзей. Однако на скорости заполнения бумаг это не отразилось: процесс занял 15 минут – почти рекорд в серии наших рейдов. За сим мы предпочли на время откланяться, поскольку сидеть, пока ремонтируют, два часа, уставившись в телевизор, занятие утомительное. Похоже, не только для нас – в уголке отдыха запустение. Оно и понятно, ведь мы в окрестностях одной из известнейших площадей Москвы, да и метро под боком... Спустя обозначенный мастерами промежуток времени автомобиль выкатили из ремзоны. Фары отрегулированы, уровень жидкости соответствует норме, упоминание об отсутствующей гайке обнаружили в перечне рекомендаций («Затянуть»), а использованные фильтры аккуратно уложены в багажник. Не хватило пожелания счастливого пути, но, может, мы его просто не расслышали.

В УПОР НЕ ВИЖУ

В техцентр компании «Автомир», расположенный на улице Перерва, попасть легко – издалека вас ведут «кричащие» указатели. Места для парковки хватает, и внутри здания давки нет. Верный психологический ход (мы-то знаем!):





«Мицубиси на Таганке» принимает клиентов, как старых друзей.

В «Автомире» процесс приемки автомобиля отлажен до мелочей.

заказ-наряд оформляет девушка, что мгновенно приводит в джентльменское расположение духа даже самого сурового посетителя. Полагаться на твердость водительских навыков клиентов в «Автомире» не принято – по территории машины перемещает исключительно мастер-приемщик. Процесс передачи автомобиля в ремонт прост и отлажен. Зачехлив рулевое колесо и водительское сиденье, мастер проверяет работу основных световых приборов, сообщает предварительную стоимость ремонта и приблизительное время готовности. Досуг владельцев, ожидающих получения движимости из ремонта, и тут организован не ахти как. Диванов у телевизора, например, не хватает. В кафе, где все-таки нашлось свободное место, посетителей развлекал черно-белый монитор, изображающий ремонтную зону в онлайн-режиме. Смотришь в упор, но отличить в нем свой автомобиль от других практически невозможно. В оговоренное время слесари уложились, однако устранили лишь часть специально заготовленных, но не объявленных неисправностей: свет фар так и остался устремленным в небо! Что ли, неисправности тоже по черно-белому монитору искали?

НЕ ЗЛИСЬ – ПОЕШЬ

Как бы рано ты ни выезжал в «ГАЛФ Автопремьер» (Калужское шоссе, поселок Газопровод), все равно опоздаешь. А потому, что придорожные указатели на СТО отчаянно врут. Изготовленные по единому трафарету (другой сделать не смогли?), они упорно велят ищущему повернуть направо, хотя путь к цели лежит прямо. Доезжают, по-видимому, немногие – в заведении тишь да гладь. Скучающий мастер, завидев нас, сразу оживился, но предложил для начала вымыть автомобиль... на соседней мойке и за отдельную плату. Неужто у официального дилера (не шаромыжка же какой-то) помывка в технологический процесс техобслуживания не входит? Но делать нечего. Как позже увидели, с таким же успехом (это о тщательности помывки) можно было ополоснуться в ближайшей луже. Коротать отведенные на работу три часа пришлось на месте, так как организованный «для удобства клиентов» трансфер напугал непредсказуемыми интервалами в движении автобусов. К счастью, в этом же здании обнаружили независимую точку общепита с неплохим меню и вполне сносными ценами. Это открытие оказалось весь-

В поселке Газопровод столовая работает куда лучше, чем сервис.

В «Авто-Старте» продолжительность и стоимость обслуживания растут на глазах!





Прием в ремонт грязного авто – медвежья услуга дилерского техцентра.

ма кстати еще и потому, что ожидание затянулось на час дольше обещанного, а неприятности легче переносить на сытый желудок. Наверное, поэтому довольно спокойно мы восприняли то, что ни отсутствующую гайку, ни «косые» фары мастеровые не обнаружили.

ВОЗИТЕ С СОБОЮ КАЛОШИ

В компании «Авто-Старт» на Дмитровском шоссе бездельников недолюбливают. И правильно: нечего клиенту на диване рассиживаться – пусть заказ-наряд заполняет! Наверное, следующим шагом станет предложение самостоятельно вымыть свой автомобиль. До этого пока не дошло, но уже сейчас эту операцию здесь проделывают ну очень неохотно! Тот же стиль работы с клиентами и в местном кафе: заставляют посетителя то и дело вскакивать из-за стола за приборами, напитками или очередным блюдом. Гостям комнаты отдыха предлагают смотреть телевизор или любоваться обитателями внушительного аквариума. А ведь в соседнем торговом зале можно увидеть куда более увлекательную картину – от ремзоны его от-

Скоротать время с комфортом можно далеко не везде.



ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ СЕРВИСА

	«Мицубиси на Таганке»	«Автомир»	«ГАЛФ Автопремьер»	«Авто-Старт»	«Рольф Диамант»
Удобства для клиентов					
Указатели на прилегающих улицах	+	+	–	+	+
Парковка для клиентов	+	+	+	+	+
Трансфер	+	+	–	+	+
Дилерский этикет					
Принимают ли в ремонт в назначенное время	+	+	+	+	+
Внимание к клиенту	+	+	+	–	+
Общение с клиентом во время ремонта	+	+	+	+	+
Соблюдение регламента работ					
Соответствие заявленого и действительного платежей	+	+	+	–	+
Продолжительность ТО в сравнении с заявленым временем	+	+	–	–	+
Полнота ТО	+	+	+	+	+
Исправление незаявленных дефектов					
Завернуть гайку колеса	+	+	–	+	+
Регулировка света фар	+	–	–	–	+
Долив тормозной жидкости	+	+	+	+	+
ИТОГО	**12**	**11**	**7**	**8**	**12**

Примечание. *Знаки «+» и «–» обозначают, существуют или не существуют на СТО названные сервисные услуги, предоставили их или нет.*

деляет лишь стеклянная перегородка. Кто не поленится, может созерцать процесс обслуживания своего авто. Правда, надо вооружиться терпением – мы разглядывали картинку лишнюю пару часов. И кстати, процесса регулировки фар так и не увидели. Возможно, именно эти 120 минут оказались роковыми: за время, пока автомобиль находился в ремонте, стоимость масляного фильтра успела подрасти на 340 рублей! По крайней мере, на приемке увеличение стоимости обслуживания объяснили именно так. А сев, наконец, в автомобиль, мы едва не промочили ноги: удовольствие вычерпывать воду из ковриков мойщики уступили клиенту.

НИ СЛОВА ПЛОХОГО!

Визит в «Рольф Диамант» на Алтуфьевском шоссе впечатления не произвел. Плохого. Потому, наверное, что наши ожидания совпали с действительностью (должен же быть где-то нормальный сервис!).

Указатели есть, парковочные места тоже, порядок на всей территории образцовый и снаружи, и внутри здания – прямо как в воинском гарнизоне. Приемка – на пятерку. Автомобиль вымыли, мастер в нашем присутствии скрупулезно осмотрел его на предмет вмятин и повреждений лакокрасочного покрытия, проверил световые приборы. Во время ремонта нам периодически звонили и сооб-

«Рольф Диамант»: образцовый порядок, похвальный результат обслуживания.

щали о проделанной работе и найденных дефектах. Видно, имиджем здесь дорожат. Это не замедлило сказаться на результате: взамен утраченной гайки поставили новую, долили тормозную жидкость и отрегулировали фары. И закончили на полчаса раньше обещанного.

Мир не без добрых людей. То же скажем и про дилерские техцентры – такие, где все сделают как положено, отыскать не так трудно. Но нам хотелось бы, чтобы складывалось по-другому: пусть хорошее станет правилом, а негодное – исключением. Тогда и нормальных машин на дорогах прибавится – не только надежных, но и безопасных. ЗР







За те же деньги

В начале мая в салоны дилеров «Шкоды» приехала обновленная «Фабия». Хотя автомобиль существенно преобразился, цена, как и прежде, стартует с 389 000 руб. Такая щедрость объяснима: эту модель недавно начали собирать на заводе «Фольксваген» в Калуге по полному циклу (до этого сборка была крупноузловой). Выбор модели закономерен: мы имеем дело с бесспорным лидером продаж в модельной линейке «Шкоды» не только на мировом, но и на отечественном рынке.

Оснащение самой доступной «Фабии» минимально: подушка безопасности водителя, обогрев заднего стекла, аудиоподготовка. Зато в списке опций есть ABS, EBD, борткомпьютер, климат-контроль, легкосплавные колеса, сигнализация, аудиосистема и прочее.

КОМПЛЕКТАЦИИ И ЦЕНЫ НОВОЙ SKODA FABIA

Тип кузова	Комплектация	1,2 (60 л.с.), М5	1,2 (69 л.с.), М5	1,4 (86 л.с.), М5	1,6 (105 л.с.), М5	1,6 (105 л.с.), А6
Хэтчбек	Classic	389 000	404 000	–	–	–
	Ambiente	–	434 000	459 000	499 000	534 000
	Sport	–	474 000	499 000	539 000	574 000
	Elegance	–	484 000	509 000	549 000	584 000
Универсал	Ambiente	–	–	519 000	559 000	594 000
	Sport	–	–	559 000	599 000	634 000
	Elegance	–	–	569 000	609 000	644 000

Не запачкав фрака

На подмосковном автодроме «Мячково» состоялся ежегодный тест-драйв автомобилей «Ленд-Ровер». На пробу была представлена вся гамма марки: «Дефендер», «Фрилендер», «Дискавери IV» и мощный «Рейндж-Ровер Спорт». На пяти площадках с различными типами покрытия имитировали множество экстремальных ситуаций – от аварийного торможения до преодоления бродов, крутых подъемов и резких спусков.



ПРИЦЕНИСЬ К НОВИНКАМ

Весной начались продажи «Хёндай-ix35». В базовой комплектации кроссовера шесть подушек безопасности, датчик света, CD/MP3-ресивер, 17-дюймовые колеса и прочее. Автомобиль с 2-литровым 150-сильным бензиновым двигателем стоит от 899 900 до 1 221 900 руб. Цена дизельных версий (2-литровые моторы мощностью 136 и 184 л.с.) – от 1 219 900 до 1 335 900 руб.



«У Сервис+» показал «Ниссан-Теана» со специальным бизнес-пакетом, который включает в себя 7-дюймовые мониторы Alpine в подголовниках передних кресел, откидные столики, дополнительную подсветку для задних пассажиров, розетки на 12 и 220 В и прочее. Цена машины – 1 257 000 руб. (бизнес-пакет стоимостью 93 000 руб. в нее уже включен).

Почитатели спортивных «ягуаров» моделей XK и XKR оценят ограниченную серию Diamond S, созданную в честь 75-летия компании. Все 35 автомобилей серии получили новый обвес, индивидуальную табличку с порядковым номером машины и сертификат. Покупатели смогут воспользоваться программой бесплатного технического обслуживания в течение трех лет – Royal Service. За XK просят от 4 500 000 руб., цена XKR начинается с 5 500 000 руб.



Где попросят потерпеть?

Какие машины придется ждать, а какие можно забирать «сейчас», узнал Максим Гомянин.



Кризис навел в продажах новых машин свои порядки. Но спад постепенно проходит, и подзабытое слово «очередь» зазвучало вновь.

Обзвон столичных дилеров показал, что, к примеру, вазовской «классики» (ВАЗ-2105–2107) сейчас в продаже не найти. «Пятерку» придется ждать от месяца до полугода. С «семеркой» немного легче: эту модель привезут в салон через месяц – четыре.

Чтобы заказать седан «Лада-Калина», нужно внести предоплату в размере 10% его стоимости и ждать два-три месяца. Флагманскую модель АВТОВАЗа «Приору» еще можно встретить в салонах, но если не устроит комплектация или цвет, набирайтесь терпения на те же два-три месяца.

«Фордов-Фокус» у дилеров достаточно, но лишь в богатых комплектациях Comfort и Titanium. А вот автомобиль в бюджетном оснащении Ambiente станет вашим только через три месяца. Такая же ситуация с самым доступным «Фокусом» за 345 000 руб.

Популярный вседорожник «Шевроле-Нива» (по результатам продаж в 2009 году он занял десятое место) ждать не придется. В наличии все комплектации – от доступной L (420 000 руб.) до максимальной GLS (497 000 руб.).

Новую «Дэу-Нексия» тоже можно приобрести свободно, причем как богато оснащенную, так и в начальных комплектациях.

«Рено-Логан» нынче в дефиците: ближайшую партию дилерам поставят только через два–три месяца. Чтобы приобрести «русского француза», нужно внести предоплату в размере 15 000 руб. и ждать.

Нестеркин ждет



Олег Нестеркин, чей дневник мы опубликовали в прошлом номере, так и не обменял свою «Оку» на «Рено-Сандеро». Апрель прошел для нашего героя под знаком больших ожиданий. В том, что программа работает, Олега да и всех нас уверил министр Христенко. По данным госчиновника, к середине апреля было выдано более 63 тысяч свидетельств на утилизацию старых авто. Число счастливчиков, обменявших старые авто на новые, перевалило за 18,5 тысячи. Олег очень хотел, чтобы его фамилия тоже числилась в их списке. Более того, компания «Автомир», дилер «Рено», клятвенно заверила, что свой «Сандеро» он получит именно в апреле, а то и раньше – не зря же согласился на черный цвет, якобы самый доступный. Увы...

Очередь на самые популярные автомобили по утилизационной госпрограмме растянулась на три месяца и более. По-прежнему больше всего тех, кто ждет машины от АВТОВАЗа, и завод собирает «пятерки» и «семерки» в три смены. Компания «Автофрамос» тоже объявила о наращивании темпов производства своих «логанов» и «сандеро», однако не успевает за ажиотажным спросом. Если все пойдет так же и дальше, то выделенная под этот проект 200-тысячная квота новых автомобилей иссякнет уже летом, хотя программа рассчитана до ноября.

Мы продолжаем следить за ситуацией и обязательно опубликуем дневник нашего читателя в следующем номере.

Классовое неравенство

Жена и ребенок с трудом садятся в холостяцкую трехдверку, и мысль купить седан посещает все чаще... Максим Гомянин свел в поединке за звание семейного автомобиля двух кандидатов из разных весовых категорий. Фото Георгия Садкова и Александра Кульнева.

Прострелы по трассе и отжиг резины на асфальте приходится забыть, как приятный сон. Для многих приобретение очередного авто неотделимо от попытки остепениться, подумать о безопасности родной тебе ячейки общества. Машина становится нужна в первую очередь для перемещения семейства по городу и вывоза на пикники. «Ниссан-Алмера Классик», который в топовой комплектации SE дилеры продают за 555 400 рублей, – один из вариантов. Другой – «Фольксваген-Пассат B5+» 2004 года: этот дешевле, но расходы на диагностику и обслуживание подержанного «немца» уравнивают обоих. Та и другая машины надежны, популярны, в топовой комплектации. Но «Пассат» – аппарат более высокого класса. Вложить деньги в большое, престижное, но подержанное авто – или укрыться от неприятностей щитом трехлетней гарантии и беззаботно вдыхать запах новой, хотя и не столь видной машины?

СКРОМНОСТЬ – НЕ ПОРОК

Интересно, прижился бы у нас корейский «Самсунг-SM3», если бы не логотип *NISSAN* на решетке радиатора? Японцы явно не прогадали, когда в 2006 году стали продавать машину под собственным брендом и странное для российского слуха название сменили на «Ниссан-Алмера Классик». Японскую «Алмеру» уважали за надежность, и приятно, что корейский «Классик» эту фамильную черту перенял. Машина вряд ли начнет раздражать капризами раньше, чем проедет 150 000 км, а трехлетняя (или на 100 000 км пробега) гарантия только добавляет хозяину уверенности. Формы кузова, конечно, не блещут оригинальностью, но много ли значит внешность для рабочей лошадки? Куда важнее, что двери закрываются мягко, не громыхают, так



Nissan Almera Classic

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Экземпляр 2010 года, 555 400 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 1,6 л (107 л.с.), М5.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: SE.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

+ Приемистый двигатель, качественная сборка, низкий уровень шума в салоне.

– Неразрезная спинка заднего дивана, жестковатая подвеска, достаточно высокая стоимость запчастей.

На роль драйв-кара машина не тянет, но для неспешного передвижения из пункта А в пункт Б вариант подходящий. Достоинства: надежность, привлекательная цена.

КОМПЛЕКТАЦИЯ NISSAN ALMERA CLASSIC (SE)

- ABS
- EBD
- ЦЗ
- ГУР
- Кондиционер
- Подогрев сидений
- Две подушки безопасности
- Электропривод и обогрев зеркал
- Противотуманные фары
- Иммобилайзер
- Аудиосистема и 4 динамика
- 4 электростеклоподъемника
- Регулировка руля по углу наклона
- Полноразмерная запаска
- 15-дюймовые колеса

что спящий двор не станет крыть вас последними словами, когда с семьей чуть свет соберетесь на дачу.

У водителя достаточно пространства, но моя рука сразу тянется к рычажкам, которыми опускают кресло. Благо, сижу в машине самой дорогой комплектации (SE) и две крутилки (в других версиях их нет) помогают без труда установить сиденье по высоте и наклону. Но сильно откинуть спинку совесть не позволяет – тем, кто сядет позади меня, тоже нужно место. Если водитель высок, взрослого на диване прижмет (хотя толщину спинки и уменьшили – именно с целью добавить чуточку пространства для ног сидящего сзади). К сожалению, сзади автомобиль тесноват и по высоте. При движении мои волосы встали дыбом: потерлись об обшивку и наэлектризовались! Машину, похоже, конструировали в расчете на невысоких в своей массе корейцев, не выше 170 см. А вот коротышкам и детям очень удобно. В их распоряжении даже подлокотник с двумя подстаканниками. Спинка заднего дивана неразрезная, и это ставит крест на перевозке длинномеров. И правильно: доски надо возить на грузовике, а не в чистой легковушке. Но зато здесь есть люк, в который можно просунуть, к примеру, лыжи. Это привилегия обладателей машины с самым дорогим оснащением.

Регулировать руль в «Классике» можно только по высоте, но я так и не смог настроить его, как мне удобно. Хотел еще немного поднять колонку – увы, диапазон маловат.

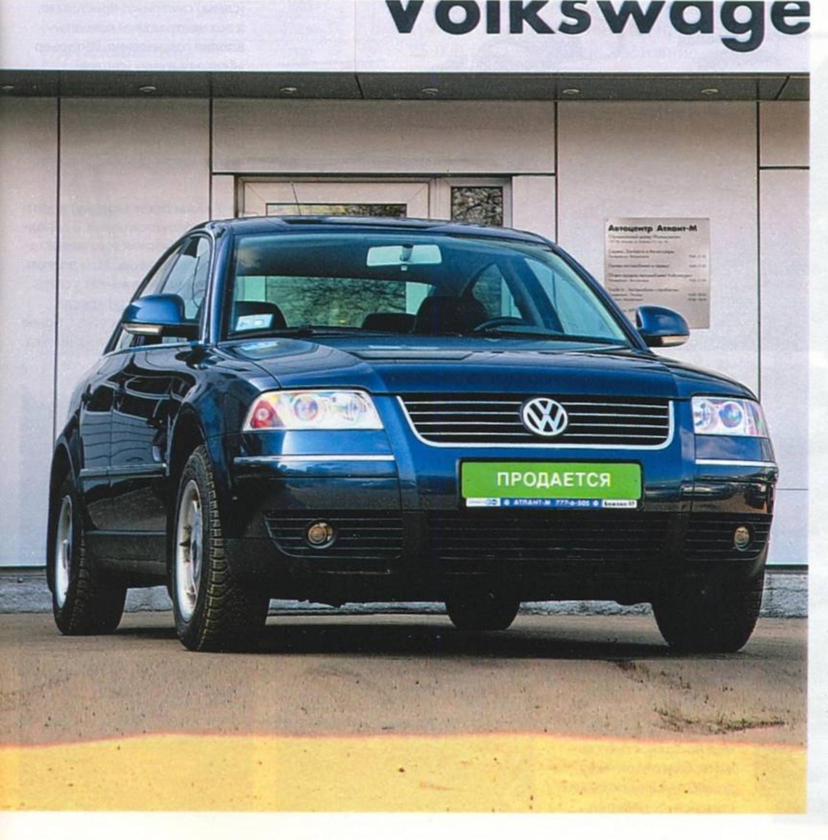
На центральной консоли симпатично смотрятся кругляши регулятора температуры, направления и интенсивности обдува. С ними гораздо удобнее, чем с ползунком и кнопками, как раньше. Их приятно и касаться, и вертеть.

«Классик» – достаточно редкий гость автосервисов: надежность входит в число главных его достоинств. Но слабые места все же есть. Это блок реле наружного освещения и спинка водительского кресла, которая может отвалиться. Если автомобиль оснащен механической коробкой передач, обратите внимание на главный цилиндр гидропривода сцепления и дифференциал. Вряд ли в новой машине они потребуют замены, но со временем могут отказать.

СКОЛЬКО СТОИТ БИОГРАФИЯ

После серого салона «Классика» внутренний мир «Пассата» вызывает юношеский восторг. Видно, что дилер не поскупился на предпродажную подготовку: все в «фольце» блестит. Сиденья с боковой поддержкой, обшитые синей алькантарой с кожаными вставками по бокам, принимают, как в объятия. Кожаный руль приятен рукам.

Задний диван полностью складывается, за счет чего объем багажни-



Volkswagen Passat

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Экземпляр 2004 года, 60 300 км, 510 000 руб. + 46 705 руб. на ремонт.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 1,8 л (150 л.с.), М5.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Highline.

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

(+) Просторный салон, качественные материалы отделки, богатая комплектация.

(–) Высокая стоимость обслуживания, модель популярна у угонщиков.

Даже прожив не один год, автомобиль не теряет солидности и все так же престижен. Но за это надо платить – как при покупке, так и при ремонте.

КОМПЛЕКТАЦИЯ VOLKSWAGEN PASSAT (Highline)

- ABS
- Трекшн-контроль
- Борткомпьютер
- Кожаный салон
- Кондиционер
- CD-магнитола
- ЦЗ
- ГУР
- Электропривод и обогрев зеркал
- Противотуманные фары
- Обогрев сидений
- Подушка безопасности водителя и пассажира
- Регулировка руля по углу наклона и высоте
- Регулировка сиденья водителя по высоте
- 15-дюймовые колеса

ПОДЕРЖАННЫЙ VOLKSWAGEN PASSAT: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ

■ **Электрооборудование.** Проверьте дверные замки. Встроенные в них концевики – самое слабое место, особенно если сигнализацию на машину устанавливали в кустарных условиях. На старых автомобилях могут выйти из строя реле указателей поворота и обогрев сидений. Могут отказать датчик температуры охлаждающей жидкости и центральный переключатель света.

■ **Подвеска.** Многорычажная конструкция передней подвески дарит машине отменную управляемость, но требует дорогого ремонта. Шаровые опоры и сайлент-блоки идут вместе с рычагами. Задняя подвеска надежна. Лишь со временем замены потребуют сайлент-блоки – их резина потрескается от старости. Наконечники рулевых тяг живут около 80 000 км. Ходовая полноприводных версий служит около 100 000 км.

■ **Коробка передач.** «Пассаты» оснащались 5-ступенчатой механикой, 4-ступенчатой гидромеханической АКП и 5-ступенчатой коробкой «Типтроник» с возможностью ручного переключения передач. Самыми надежными оказались механика и автомат. Через 150 000–200 000 км на «Типтронике» замены могут потребовать блоки клапанов и сальники приводных валов.

■ **Кузов.** Коррозия на несущих деталях почти не встречается. Единственное место, где бурые пятна неприятно огорчат, – крышка багажника (в районе фонарей освещения номерного знака) на седане. Чтобы она легко открывалась, смажьте петли. Проверьте, не засорены ли водостоки: когда они забиты грязью, вода может проникнуть в салон. Фары часто посечены песком, так что освещение будет не самым лучшим.

■ **Двигатель.** В России наиболее распространены наддувные 1,8-литровые моторы. Они обеспечат неплохую динамику и надежность. Покупая машину, завезенную из США, не поскупитесь на диагностику двигателя. Если прошлый хозяин обслуживал машину кое-как, поищите другую. Посмотрите, нет ли течей из заднего сальника коленвала и клапанной крышки. Несвоевременная замена масла чревата коксованием сетки маслоприемника и маслоотводящего патрубка турбины. Проверяйте чистоту патрубка каждые 30 000 км, чтобы предотвратить масляное голодание «улитки». Да и за уровнем масла в двигателе надо следить постоянно. Ремень ГРМ меняют на 120 000 км, на этой же отметке пробега рекомендуем заменить и водяной насос.



Передняя панель «Ниссана» (слева) смотрится простовато, а вот центральная консоль – вполне современно. Интерьер «Фольксвагена» (справа), оформленный в классическом стиле, выглядит более богато. Подпортила впечатление серебристая магнитола, установленная предыдущим владельцем.

У «Классика» (вверху) короткие подушки сидений. В городских перебежках этот недостаток не ощущаешь, но в долгом перегоне спина может устать. В «Пассате» (внизу) кресла лучше спрофилированы, более выражена боковая поддержка.



Объем багажника «Алмеры Классик» – 460 л. Лишь на 15 л меньше, чем у «Фольксвагена».

Задний диван прикручен намертво, и лишь «лыжный» лючок позволит перевезти в «Классике» длинномер.

В корму «Пассата» влезет 475 л семейных ценностей.

У «немца» спинку можно полностью сложить, благодаря чему до 800 л увеличится вместимость багажника.







ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ У ДИЛЕРОВ (РАБОТА ПЛЮС ЗАПЧАСТИ), руб.

Наименование работ	Nissan Almera Classic	Volkswagen Passat
Замена масла и фильтра двигателя	2900	6200*
Замена свечей зажигания	1600	4500*
Фильтр воздушный	1400	1500*
Замена фильтра салона	1840	1530*
Замена колодок передних/задних	4550/7310	7290/5890
ИТОГО	19 600	26 910

**Рекомендуем сделать в первую очередь.*

СТОИМОСТЬ РЕГЛАМЕНТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ NISSAN ALMERA CLASSIC (с МКП)

	Стоимость, руб.
ТО-1 (15 000 км)	6100
ТО-2 (30 000 км)	8690
ТО-3 (45 000 км)	6100
ТО-4 (60 000 км)	8690
ТО-5 (75 000 км)	6100
ТО-6 (90 000 км)	11 850

СТОИМОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ VOLKSWAGEN PASSAT B5+ У ДИЛЕРА (РАБОТА + ЗАПЧАСТИ)

Наименование работ	Стоимость, руб.
Диагностика двигателя	1680
Диагностика подвески	1085
Замена ремня ГРМ и роликов	17 030
Замена водяного насоса	7380
Замена фильтра топливного	1700
ИТОГО	19 795

СТОИМОСТЬ NISSAN ALMERA CLASSIC

Год выпуска	Цена, руб.
2006	250 000–395 000
2007	310 000–470 000
2008	320 000–440 000
2009	350 000–470 000
2010	461 400–585 500

СТОИМОСТЬ VOLKSWAGEN PASSAT B5+

Год выпуска	Цена, руб.
2001	220 000–450 000
2002	250 000–500 000
2003	325 000–530 000
2004	370 000–560 000
2005	430 000–670 000

ка увеличивается до 800 л. Хоть шкаф перевози! Проем широкий, его кромка без царапин. Видно, грабли и лопаты хозяин не транспортировал. На внутренней стороне крышки багажника удобные ручки, облегчающие ее закрывание (у «Классика» таких нет). Что тут скажешь, по богатству оснащения и функциональности салона «немец» обыгрывает «Ниссан».

Но все-таки «Пассат» неновый, и это выдает не только год выпуска. Кузов держится молодцом, однако о колесных дисках этого не скажешь. На одном из них отпечаток «встречи», видимо, с бордюрным камнем. В зимних покрышках половина шипов вылетела, так что к следующему сезону придется потратиться на обувку. А вот летние в приличном состоянии – об их замене пока можно не тревожиться.

«Фольц» – из трейд-ина. Дилер уверяет, что все в нем продиагностировал. Однако случись мне брать машину для себя, все равно поменял бы после покупки расходники, а следом постепенно выявлял более глубокие недостатки, восстанавливал утраченное. К примеру, заменил бы ремень ГРМ. И непременно уделил бы внимание 150-сильному мотору 1,8T. Его главный недостаток вытекает из достоинства – речь о турбокомпрессоре. На молодой машине наддув – несомненный плюс. Но ведь этот автомобиль поколесил изрядно, а был ли аккуратен предыдущий владелец? Если не глушил мотор сразу после спринтерской езды, «улитка» будет в приемлемом состоянии. Если же торопился выключать движок, узел потребует замены. А стоит он примерно 25 000 рублей. Кстати, состояние турбины можно проверить на месте. Неисправная поглощает масло килограммами, а признаки непомерного жора обнаружить легко: достаточно отсоединить нижний воздушный патрубок и посмотреть, нет ли в нем масляных пятен. На нашем авто их не оказалось.

ТЕЩИН ЯЗЫК

Наша пара претендентов – сильные соперники. Но придется выбрать один из двух. Всем хорош «Пассат» – видный, статный, большой. Однако потребует дополнительных затрат на ремонт. Машина нужна поскорее, и не девочек катать, а семью. Вдруг завтра на дачу, а в «фольце» что-то застучит? Что, скажу ее маме: «Подождите недельку – сейчас не рассада в первой строке задач, а наконечник рулевой тяги»? Да она меня съест! С новым же «Ниссаном» сел – поехал. В восприятии семьи разница в уровне престижа между одной иномаркой и другой малая или вообще неявная. Поэтому мой выбор – «Алмера-Классик». А «Пассат» куплю позже – когда жена объявит, что без машины не может и дня прожить и зависеть от моей занятости не желает. **ЗР**

Благодарим компании «У Сервис+» и «Атлант-М» за помощь в организации фотосъемки.



Тряпки – в сторону

Мыть автомобиль из ведерка утомительно. Проще и приятней – напором струи из аппарата высокого давления. Недорогие приборы опробовал Алексей Воробьев-Обухов.

МОЙ ДО ДЫР

Среди великого множества моек высокого давления подавляющее большинство стоит от 7 до 20 тысяч рублей. Оставим дорогие профессионалам – нас интересуют аппараты ценой не выше 3 тысяч. Мы нашли четыре такие мойки с давлением струи до 100 бар. Почти все они требуют на входе небольшого напора – брать воду из ведра на полу не смогут, его придется поднять хотя бы на полутораметровую высоту.

Выбирая аппарат, обратите внимание на его комплектацию. Купить недостающую насадку отдельно удается далеко не для всех моек, вдобавок деталь нередко соперничает ценой с самим прибором. Скажем, любая насадка «Керхера» стоит около 2 тысяч

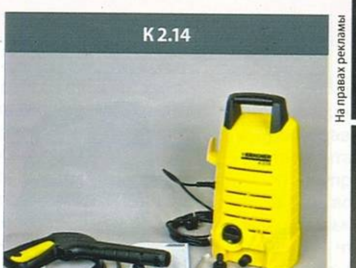
БЕСКОНТАКТНАЯ МОЙКА

Моют машину обычно в три приема. Сначала струей высокого давления смачивают и сбивают грубые загрязнения. Лучше, если эта струя еще и вращается вокруг своей оси. Для этого служат насадки со встроенными турбинками, называемые роторными либо грязевыми фрезами. Далее машину покрывают сплошным слоем активной пены. Ее создает другая насадка – пеногенератор, который напоминает краскопульт. В его баллон заливают специальный детергент (не путать с шампунем!). Вдоволь налюбовавшись «заснеженным» среди лета авто, смывайте пену вместе с остатками грязи струей высокого давления. Струю рекомендуют вести снизу вверх, хотя обычно машину моют начиная с крыши. Как видите, технология не предусматривает контакта насадок с кузовом – оттого такой тип помывки называют бесконтактным. Правда, как показывает опыт, идеальной чистоты при этом добиться невозможно – где-то придется протереть вручную.

Если нужной пенной насадки нет, шампунь (тоже не любой, а предназначенный для подобных автомоек, ибо состав пойдет через насос) наливают в обычную банку и опускают в нее специальную заборную трубку аппарата (бывает не у всех). Имейте в виду: если установлено сопло высокого давления, шампунь не подсасывается. Придется одной рукой поливать автомобиль через рукоятку-пистолет, а в другой держать щетку или губку. Но можно купить насадку-щетку (такие есть, например, для аппаратов «Керхер»). Эта процедура и заменит второй шаг в описанной выше технологии.



К 2.14



Заявленный производитель.. Alfred Kärcher, Германия

За европейскую сборку надо платить – очевидно, самой бедной комплектацией (здесь только грязевая фреза) и пластиковым насосом. Правда, в продаже найдете любые дополнительные насадки, но каждая стоит, как сам аппарат. Единственная из моек имеет трубку, всасывающую шампунь из емкости. Если же приобретете фирменный пеногенератор (стоит около 500 рублей), получите результат выше всяких похвал: сплошной пенный покров успешно растворит грязь.

 Эффективный пеногенератор (приобретается отдельно); наличие широкого ассортимента насадок, специальных моющих средств, фильтров.

 Бедная исходная комплектация, недолговечный насос, короткий шланг.

Aquatak 100

Заявленный производитель.. Robert Bosch, Китай

В комплект входят пеногенератор, регулируемое сопло, угловая насадка. Для начала больше ничего и не требуется. Однако пеногенератор дает при работе много воды и мало пены: укрыть машину «белой шубой» не получится. Поэтому эффективность бесконтактной мойки невысока. Но грязь струей сбивается хорошо. В продаже есть переходники, позволяющие применять насадки «Керхер».

 Хорошая комплектация, силуминовая помпа, самое высокое давление струи.

Короткий шланг, слабое образование пены.

OH6299



Заявленный производитель.. Overhaul Company, Китай

Из насадок в комплекте лишь регулируемое сопло да штанга-удлинитель. Кстати, изделие оказалось с браком: соединение (оно в этом аппарате резьбовое, а не байонетное, как у конкурентов) не фиксируется, поэтому при подаче давления штанга мгновенно отворачивается и летит, куда нацелили. Зато изготовители положили в коробку пеногенератор (не слишком эффективный) и коннектор со встроенным запорным клапаном для садового шланга.

 Длинный шланг, силуминовая помпа.

 Ненадежное резьбовое соединение насадок.

PW1400



Заявленный производитель..Black & Decker, Китай

Единственный аппарат, снабженный транспортными колесиками. Самая богатая комплектация: пеногенератор, грязевая фреза, регулируемое сопло, специальный держатель для насадок на корпусе мойки при хранении. Не поскупились изготовители и на силуминовый насос. Однако эффективность пеногенератора и здесь оставляет желать лучшего.

➕ Длинный шланг, хорошая эргономика, богатая комплектация, силуминовая помпа.

➖ Неэффективный пеногенератор.

«Катунь-102»



Заявленный производитель............. ОАО «Алтайский приборостроительный завод «Ротор», Россия

Попытка создать аналог мойки высокого давления с питанием от бортсети автомобиля. Прибор полностью автономен, водопровод ему не нужен – достаточно ведра с водой. Таскать воду придется часто, поскольку расход ее приличный. Выглядит аппарат стильно, но витой шланг при растягивании тащит его за собой. Да и давление 5 бар – ни то ни се. Бесконтактной мойки при такой струе и нашей грязи не получится, в другой руке придется держать щетку... А вот цену в магазине заломили на уровне моек с давлением под сотню атмосфер.

➕ Автономность мойки, дизайн.

➖ Малая эффективность, завышенная цена, слишком жесткий упругий шланг.

«Минимойка»



Заявленный производитель..ООО «БАЛИО», Россия

Этот аппарат не претендует на бесконтактную мойку авто. Зато «в контакте» со щеткой и шампунем позволяет легко и не забрызгавшись вымыть машину, почти не расходуя энергию аккумулятора. Внутри шланга встроен провод, идущий к кнопке, включающей насос. При регулярной мойке автомобиля малого класса вполне хватит штатной 20-литровой канистры. Длина шланга – 3 м, шнура питания – 4 м. Существует версия вообще без канистры – с забором воды из любого ведра или водоема. Такую можно возить с собой чуть ли не в бардачке.

➕ Удобна для традиционной мойки с помощью щетки.

➖ Невозможно получить сколько-нибудь мощную струю воды.

рублей. Непременно узнайте, из чего сделан насос. На долголетие пластмассового (а именно его можно встретить в мойках начального ценового уровня) рассчитывать не приходится: ресурс такого насоса редко превышает 40 моточасов. Фактически насос при обработке одного авто работает не более 15 минут, то есть на 160 моек его должно хватить. В инструкциях про пластик ничего не пишут, а вот металлом иногда хвастаются.

Еще один нюанс: вода из артезианской скважины быстро выведет насос из строя, поскольку она всегда с песчаной взвесью. На этот случай необходимо приобрести специальный входной фильтр (тоже недешевый – стоит около тысячи) либо искать соответствующую комплектацию среди более дорогих аппаратов.

КОГДА «МАЛО ВОЛЬТОВ»

Если в месте предполагаемой помывки нет электросети, можно обойтись гнездом прикуривателя или 12-вольтовой розеткой автомобиля. Конечно, в этом случае о ста атмосферах давления воды речь не идет – чтобы их получить, требуется мощность около 1,5 кВт. А вот просто подать воду к щетке сможет и моторчик, потребляющий всего 0,2 А. Насколько это удобно? Меньше забрызгаетесь и сэкономите воду по сравнению с методом «обдать из ведра». Есть и более мощные образцы, работающие на пределе терпения предохранителя, защищающего авторозетку. Тут уже в машину бьет струя с напором в 5 атм, однако вода в ведре заканчивается через две-три минуты. ЗР

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОЕК НАЧАЛЬНОГО УРОВНЯ

	Aquatak 100	K 2.14	OH6299	PW1400	«Катунь-102»	«Минимойка»
Напряжение питания, В	220	220	220	220	12	12
Потребляемая мощность, Вт	1400	1300	1400	1400	120	2,5
Минимальное давление воды на входе, бар	0,15	0,2	0,15	0,15	не требуется	не требуется
Рабочее давление струи, бар	90	80	66,3	70	5	работает со щеткой
Расход воды, л/мин	5,5	5,2	5,0	6,2	нет данных	около 1
Материал насоса высокого давления (НВД)	силумин	пластик	силумин	силумин	нет НВД	нет НВД
Длина шланга, м	3,5	3,0	5,0	5,0	8,0	3,0
Цена*, руб.	2850	2790	2990	2790	2990	980

**Данная цена не является усредненной – мы искали наиболее выгодные предложения*



«Мишлен-Пилот Спорт 3» – третье поколение высокоскоростных шин. Рассчитаны они на заряженные спортивные версии массовых авто или мощные гражданские машины.

Пилотная партия

Стремительным машинам нужны быстрые покрышки. С новым поколением шин «Мишлен-Пилот Спорт 3» для заряженных авто знакомился Вячеслав Субботин.

Чем хвастаются обладатели спорткаров? Максималкой за 200, а то и 300 км/ч и ускорением «как в Формуле-1». Нахваливают себя, аппарат. И шины – они важный компонент успеха. Если не соответствуют назначению, лучше не выезжай... Для любителей скорости 12 лет назад «Мишлен» сварил очень быстрые шины «Пилот Спорт». Тут же ими обзавелись «Порше-996», «Мазерати-Кваттропорте», «Додж-Вайпер»... Скорости росли, машины пухли от мощи и веса, и в 2003-м вышли колеса второго поколения «Пилот Спорт 2». Их примерили «Порше-Каррера GT», «Феррари-F430», «Мерседес Мак-Ларен SLR», «Бугатти-Вейрон». Но таких машин единицы, стоят они куда больше заряженных авто на базе массовых моделей – «Фольксвагена-Гольф GTI», «Сирокко R», «МИНИ-Купер S», «Рено-Меган S Turbo» и др. Этим еще бы шины, соответствующие их темпераменту, – быстрые, цепкие, долговечные, да не слишком дорогие. Вот для таких автомобилей французы и начали выпускать «Мишлен-Пилот Спорт 3».

Самое главное – с ними сократился тормозной путь, притом не утрачены другие свойства, скажем, ресурс. Я проверил на «пятерке» БМВ: на мокрой площадке разгонялся до восьмидесяти и резко давил в пол педали тормоза и сцепления. После нескольких заездов преимущество у новых шин – 3 метра. Специалисты «Мишлена» рассказали, что в смесь ввели очень тягучий и плотный эластомер, он-то и вгрызается в дорогу. Другая фишка – в основе резины: она настолько эластична, что не рвется даже при скольжении автомобиля в ходовом повороте, когда другие покрышки буквально горят. С этими достоинствами высокая управляемость машины и скорость в поворотах обеспечены. И побочный, но приятный эффект – продолжительная ходимость колес.

Удачно связаны «волокна» резины, что позволяет шине быстро разогреваться до рабочей температуры и далее эффективно отводить тепло, не перегреваясь. Для напористой езды – что надо! Короче время прогрева – быстрее на старте, стабильно хо-



Быстрые круги автомобиля обеспечены стабильными свойствами шины. Покрышки быстро прогреваются и не перегреваются при сильных нагрузках. Этому Сирокко они словно добавили мощности.

рошее время на круге. Можно попозже тормозить и не опасаться, что покрышка «закипит» и машину вынесет за обочину. Эти достоинства на руку не только спортсменам.

Наконец, профиль. Боковины протектора немного скруглены, площадь пятна контакта осталась прежней. Но объем, который покрышка займет в луже, сократился – пусть на чуть-чуть. А как поднялся порог аквапланирования!

В полной мере я это ощутил на тестовой кольцевой трассе. Сначала круги наматывал по сухой дороге на двухлитровом «Фольксвагене-Сирокко». Достиг стабильности результатов – пошел на быстрый круг. Ехал, казалось, на грани вылета, но машина держала дорогу и уверенно прописывала траектории. На финише улучшил свое время на целых 3 секунды!

Потом – мокрая трасса и «Ауди-S5». Думал, будет помедленней, попроще, однако мчался так же быстро. Но на третьем круге сошел: вестибулярный аппарат не вынес боковых ускорений. Жаль, ведь меня дожидался еще «Ауди-TT RS». Впрочем, убеждаться еще раз в достоинствах «Мишлена» нужды не было – коллеги-пилоты подтвердили уже полученные впечатления: новый «Спорт» и держит, и тормозит как надо.

Третье поколение «пилотов» более демократично, чем второе. Его размеры начинаются с 16 дюймов (195/45R16), заканчиваются 19 дюймами (275/40 R19) и покрывают практически все разнообразие размеров колес для массовых заряженных или просто мощных автомобилей. Всем достанется! ЗР

Преимущества «Пилота» – короткий тормозной путь, высокое сопротивление аквапланированию, повышенный ресурс. Новый эластомер (его молекулы выделены красным цветом) ловко цепляется за микронеровности даже на гладком асфальте.



ПОПРАВКА В материале «Спортивный разряд» (ЗР, 2010, № 4, с. 179) допущена неточность. Вместо СП «Амтел-Омскшина» следует читать СП «Матадор-Омскшина». Приносим извинения читателям.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ МИНИ-МОЙКИ

Ориентировочная цена – 2550–5300 руб., в зависимости от модели



Этим летом под торговой маркой BERKUT в магазинах появится целый модельный ряд мини-моек Smart Washer. «Старший» аппарат SW-17A весьма напоминает мойки высокого давления (их обзор вы найдете в этом же номере ЗР). Однако внешний вид обманчив: речь идет о приборах, работающих от бортовой сети через гнездо прикуривателя (или даже от встроенного аккумулятора!), а потому давление струи не превышает 9 бар. Воду можно забирать из любой емкости или водоема. Более того, в некоторые модели такая емкость встроена.

Конечно, при относительно невысоком давлении эффективность аппаратов ниже, зато они полностью автономны и безопасны как для лакокрасочного покрытия, так и для людей и животных.

ШАРНИРЫ РАВНЫХ УГЛОВЫХ СКОРОСТЕЙ

Ориентировочная цена – 750 руб. за ШРУС для ВАЗ-2110



Новые для себя изделия – шарниры равных угловых скоростей освоила японская фирма LYNXauto. Предложенный ею ассортимент покрывает около 80% моделей японских, корейских, американских и европейских автомобилей. Не забыта и «Лада», причем шарниры для нее дешевле остальных. Для сравнения: ШРУС LYNXauto для «Ауди-А4» обойдется в тысячу рублей, для праворульной «Тойоты-Марк II» – в полторы.

Представительство фирмы обещает, что качество применяемых в шарнирах материалов, точность обработки и система контроля качества обеспечат изделию запас по передаваемому крутящему моменту и длительный ресурс.

ПОДКАТНОЙ ДОМКРАТ

Ориентировочная цена – 800 руб.



Новый подкатной домкрат AJ-1,5F-300 фирмы Airline при всей внешней похожести на аналогичные изделия отличается от них параметрами. Его грузоподъемность специально снижена с обычных 2 т до 1,5 т – этого достаточно, чтобы оторвать от земли колесо практически любого легкового авто. Зато сам домкрат удалось сделать легче, компактнее и дешевле. А вот на высоте подъема решили не экономить: она составляет 300 мм.

ВОДЯНОЙ НАСОС

Ориентировочная цена – 380 руб.

Бренд «Двойной ресурс», принадлежащий компании «Заволжский моторный завод», придет и в автомобили ВАЗ с насосами системы охлаждения. В их высоком качестве вряд ли стоит сомневаться: предприятие первым из моторных заводов получило от экспертов TÜV Management Service международный сертификат, подтверждающий соответствие требованиям стандарта ISO/TS 16 949:2009. Это более высокая степень доверия по сравнению с ISO 9000, поскольку стандарт охватывает всю деятельность предприятия и ориентирован на удовлетворение запросов потребителя. Сертификат позволяет получать заказы от ведущих мировых производителей.



ОЧИСТИТЕЛЬ СИСТЕМЫ ВЕНТИЛЯЦИИ И КОНДИЦИОНЕРА

Ориентировочная цена – 480 (Clim Spray) и 590 руб. (Clim Pur)

Салонный фильтр на российских дорогах трудится вовсю и обычно через 15 000 км уже требует замены. Но иногда и после нее из дефлекторов вырывается неприятный запах: его издают бактерии и споры грибков, размножающихся на поверхности испарителя кондиционера. Фирма Valeo предлагает бороться с ними (и с их «ароматами») с помощью специального аэрозоля Clim Pur, который, образуя защитную пленку на поверхности, еще и предотвращает коррозию испарителя. У другого состава, Clim Spray, более традиционное назначение: он устраняет неприятные запахи в салоне и системе вентиляции автомобиля.

Оба средства рекомендуют использовать при каждой замене салонного воздушного фильтра.





РЕГУЛЯТОР ХОЛОСТОГО ХОДА

Ориентировочная цена – 330 руб.



Автомобили ВАЗ отныне получат более надежный регулятор холостого хода, выпущенный калужской компанией «АвтоТрейд». Его основные отличия от прежней модели: наконечник выполнен из нержавеющей стали, пружина защищена металлическим кожухом, в конструкции применен закрытый подшипник, а также использованы современные технологии массового производства. Благодаря последним и удалось добиться весьма привлекательной цены.

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ

Ориентировочная цена – 480 руб.

Появившиеся на рынке запчастей свечи зажигания NGK PFR7S8EG подойдут не только к автомобилям «Фольксваген» (их используют на сборочном конвейере), но и к 80 моделям других производителей (список найдете в фирменном каталоге или на сайте www.ngk.ru). Тонкий центральный электрод особой формы способствует равномерному распределению фронта пламени в камере сгорания. К концу электрода приварен устойчивый к эрозии платиновый чип, так что искровой зазор остается неизменным на всем протяжении срока службы свечи.



АНТИФРИЗ

Ориентировочная цена – 120 руб. за 1 л

Компания «Тосол-Синтез» совместно с концерном BASF SE организовала совместное производство готовых к применению и расфасованных в канистры по 1 и 5 л охлаждающих жидкостей Glysantin® Ready Mix. Ранее антифризы Glysantin предлагали лишь в виде концентратов, которые не для всех удобны. Качество продукции этой марки подтверждено официальными допусками 24 ведущих автопроизводителей – от «Ауди» до «Феррари». Состав охлаждающей жидкости соответствует международным стандартам ASTM D 3306, ASTM D 4985, SAE J1034, AFNOR NF R 15-601, ÖNORM V 5123, BS 6580:1992.



ТЕРМОСТАТ

Ориентировочная цена – 490 руб.



Питерская компания LUZAR дополнила свой ассортимент термостатов для автомобилей ВАЗ новой комплектацией. Теперь устройства можно приобрести не только в комплекте с нижней крышкой, но и в сборе с корпусом из прочного алюминиевого сплава. В каталог изделие включено под кодом 21082-1306010-10, то есть обозначение отличается от прежнего дополнительной десяткой в конце. Замена такого термостата проще и удобнее. Новинка пригодна для автомобилей ВАЗ моделей 2110–2112, 2113–2115 (с 2003 года выпуска), 2170–2172 «Приора».

БУКСИРНЫЙ ТРОС

Ориентировочная цена – 590 руб.

Под маркой «За рулем» появился буксирный трос, выпущенный ООО «Мобиле». Он выдерживает нагрузку до 8 тс, что позволяет гарантированно вытащить застрявший в грязи автомобиль массой до 3,5 т. На концах ярко-оранжевой плетеной ленты из полиэстера укреплены крюки из легированной стали с карабинами.

Длина троса – 4,5 м. Он укладывается в удобную пластиковую сумку, так что после использования не испачкает багажник.



ПАТРУБКИ

Ориентировочная цена – 1000 руб. за комплект



Новые патрубки на основе силиконовых каучуков термостойки, не боятся любых охлаждающих жидкостей, прочны благодаря каркасу из полиэфирной ткани. В ассортименте этих изделий фирмы «Хорс» можно найти практически всю номенклатуру для автомобилей КамАЗ, МАЗ, ГАЗ и «Урал».

ОЧИСТИТЕЛИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ

Ориентировочная цена – 100 руб. за каждый препарат

Bug & Tar Remover – новый очиститель, избавляющий от загрязнений битумом и другими жирами, будь то масло, консервант кузова, антикор или смола. Поддадутся его растворяющему воздействию и следы от насекомых. А вот само лакокрасочное покрытие, пластик и резиновые детали состав не испортит.

Кроме таких баллонов, фирма «Астрохим» предлагает в наступающем сезоне очиститель стекол Glass Cleaner, очиститель обивки Carpet & Upholstery Cleaner – препарат глубокого проникновения в ткань, обладающий приятным цитрусовым ароматом, и, наконец, полироль для пластика Dashboard polish, который завершит облагораживание вашего автомобиля после зимней эксплуатации, очистит торпедо и придаст ему блеск.





Сделано в Китае

Поднебесная развивается гипертемпами. Множество товаров, продаваемых по всему миру, произведены именно в ней. Причем растет не только их количество, но и качество. Доказательства – в зеркале автомобильной жизни Китая, то есть на Пекинском автосалоне. О поездке на выставку отчитывается Максим Сачков. Фото автора.

Атмосфера на автошоу стала практически европейской два года назад, когда действо переехало в новый, современный комплекс. Большие и просторные павильоны, творческий подход к оформлению стендов, профессиональные миловидные модели у сверкающих автомобилей.

Антураж важен, но главное – начинка. Пекин-2010 вновь блеснул: по количеству и значимости премьер этот автосалон, будучи новичком, по сути, стал в ряд мировых мотор-шоу, многие годы проходящих во Франкфурте, в Детройте, Женеве, Париже. Помимо многочисленных новинок от местных компаний, которые все чаще выставляют не статичные макеты, а предсерийные модели и добротные концепты, мировые премьеры нередко устраивают здесь именитые европейцы. Чего стоит яркий дебют «Феррари-599 GTO» или специально сделанные для Китая модели, например выпущенная ограниченной серией «Ламборгини-Мурсьелаго LP670-4 SuperVeloce China Limited Edition». А эти игрушки для больших людей, которых в Поднебесной ничуть не меньше, чем в других странах, – длиннобазные «Ауди», «Мерседес-Бенц», БМВ. И все это – мировые премьеры. Оно и понятно, ведь китайский автомобильный рынок – один из наиболее динамично развивающихся, богатых клиентов хоть отбавляй.

Бросается в глаза возросшая забота об экологии. Почти у каждого китайского производителя в модельном ряду припасена гибридная либо электрическая модификация. Что стоит за этим: ответственность за будущее или желание на равных конкурировать с другими марками? Возможно,

«Фольксваген-Фаэтон» переживает уже не первое обновление. Рука главного дизайнера фирмы Вальтера де Сильвы смогла придать модели более грозный и важный вид – кажется, что представительский седан стал шире и мощнее. Обогатили и техническую начинку «Фаэтона»: «умные» фары подстраиваются под дорожные условия, навигация запрашивает данные из Интернета, видеокамера умеет читать дорожные знаки. Но основное перешло по наследству: бензиновые и дизельные двигатели, версии с двумя колесными базами, общими или раздельными сиденьями второго ряда.

и то и другое. Меняется и отношение к безопасности. Например, многие китайские фирмы указывают, сколько звезд на крэш-тестах получила модель, а «Джили» выставила даже макеты автомобилей, демонстрирующие надежную защиту водителя и пассажиров.

Значение салона в Пекине возрастает и благодаря ведущим автомобильным компаниям. Если раньше китайцы пытались все делать своими руками, используя иноземные модели лишь как образцы для копирования, то теперь они официально обращаются за помощью и получают необходимые услуги. Например, «Чери» заказывает дизайн у итальянского ателье «Бертоне», а доводкой шасси занимается «Лотос».

Пекинскому салону не хватает мелочей, чтобы достичь самого высокого мирового уровня. Например, налицо дефицит сведений о новинках. На большинстве стендов нет информации ни на одном языке, кроме китайского. Что же, на исправление ошибок есть два года. И не исключено, что Пекин-2012 заткнет за пояс Женеву или Париж. ЗР



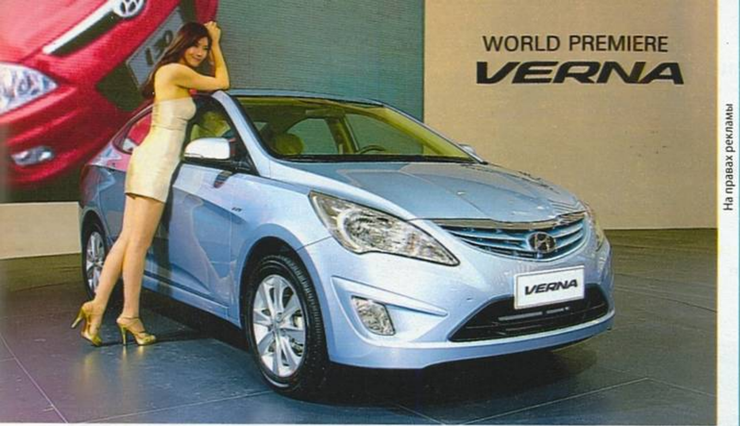
«Феррари-599 GTO» – одна из самых значимых мировых премьер Пекинского автосалона. Самая быстрая на сегодня гражданская версия построена на базе гоночной модели 599XX и адаптирована к езде по дорогам общего пользования. Для этого мощность 6-литрового V12, расположенного в базе, понизили до 493 кВт/670 л.с. при 8250 об/мин и уложили мотор в нормы Евро V. Но это не мешает суперкару покорять первую сотню за 3,35 с и достигать 335 км/ч. В этом двигателю помогает 6-ступенчатая коробка, конструктивно схожая с агрегатом Формулы-1 и переключающая передачи за 60 мс. Осаживают «скакуна» тормоза с композитными дисками из углепластика и керамики.



Дебют нового БМВ 5-й серии состоялся несколько месяцев назад в Женеве, а Пекин был выбран для мировой премьеры удлиненной версии. «Эльку» разработали специально для китайского рынка и планируют выпускать на местном заводе в Шеньяне. Выросшая на 140 мм база добавила свободы пассажирам на заднем ряду. К их услугам также оригинальные комфортные сиденья, раздельный климат-контроль, интегрированные в спинки передних кресел столики, оборудование для развлечения, охлаждаемый бар за центральным подлокотником. На VIP-седан, который по длине практически сравнялся с «семеркой» (5,04 м), будут устанавливать один из трех двигателей мощностью от 150 кВт/204 л.с. до 225 кВт/306 л.с.



В новом блеске предстал перед посетителями люксовый лимузин «Майбах» из семьи «Даймлера». Иная решетка радиатора и слегка измененная форма капота не только освежили внешность, но и добавили ей важности и эксклюзивности. А изысканные цвета, неподражаемый дизайн колесных дисков и светодиодные фары дневного света сделали лимузин еще заметнее. По заказу клиента теперь установят сиденья ручной работы, украшенные кристаллами Сваровски, флакон-распылитель со сказочными ароматами и Wi-Fi-роутер, открывающий беспроводной доступ в Интернет. Мощность 12-цилиндрового двигателя для моделей 57 S и 62 S подняли до 463 кВт/630 л.с.



«Хёндай-Верна» известна российским покупателям, но модель с таким именем, оказавшаяся на салоне мировой премьерой, разрабатывалась специально и только для Китая. Еще бы, ведь для корейцев этот рынок приоритетный: с 2002 года «Хёндай» продал тут более 2 млн. машин. Покупателям нового авто компакт-класса предложат два экономичных бензиновых двигателя – объемом 1,4 и 1,6 л, с 5-ступенчатой механической коробкой или 4-ступенчатым автоматом.



Минивэн «Мазда-8», известный в Японии как MPV, теперь будут выпускать и в Китае. Соглашение об этом «Мазда» заключила с одним из партнеров – компанией FAW. Восьмиместный автомобиль, размерами превосходящий «Мазду-5», по предварительным данным, получит 2,3-литровый мотор. Появится ли новинка на российском рынке – пока неизвестно.

Одна из новинок, подготовленных для домашнего салона китайской фирмой BYD, – модель гольф-класса L3. Седану длиной 4,5 м приписаны два бензиновых двигателя: объемом 1,5 и 1,8 л, причем версии с более мощным мотором получат автоматическую трансмиссию. Судя по всему, новая модель придет на смену популярной F3. Помимо ныне выпускаемых моделей, на стенде BYD засветились еще две премьеры – седан среднего класса I6 и вседорожник S6. Планы компании на 2010 год амбициозные – увеличить общий выпуск автомобилей до 800 тысяч, что почти вдвое выше показателей прошлого года.



Фирма «Джили», одна из самых крупных в Китае, замахнулась на святое. В числе ее многочисленных новинок модель Englon TXN – не что иное, как новое поколение лондонских «мотор-кэбов». Дело в том, что компания London Taxi International, выпускающая классические английские такси уже более 60 лет, вскоре станет собственностью китайской компании. Производственные мощности частично перенесут в Китай, но нынешние «кэбы» пока продолжат собирать в Великобритании.

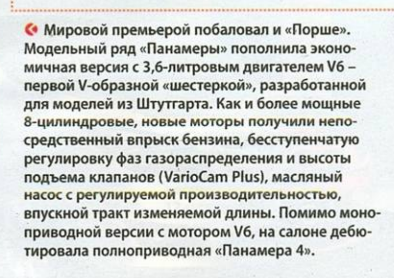


«Лифан» представила первый «паркетник». Ему еще не придумали имя – просто SUV. Автомобиль полной массой почти 2 т и длиной 4,3 м планируют выпускать как с полноприводной трансмиссией, так и с передними ведущими колесами. Под капотами – бензиновые двигатели объемом 1,6 и 1,8 л, работающие в паре с 5-ступенчатой механической коробкой. В Китае SUV появится уже в конце этого года. Одним из главных конкурентов-земляков «Лифан» видит модель «Тигго» от «Чери».



«Чери» проводит полномасштабную атаку, стремясь завоевать как можно больше покупателей. Даже вкладывает немалые суммы в развитие автоспорта. Более того, вседорожники Rely X5 (под этой маркой «Чери» продает люксовые вседорожники и коммерческие автомобили) гоняли в ралли «Дакар-2010». И не только доехали до финиша, но и вошли в почетную тридцатку – экипажи китайских пилотов Цзян Яочуаня и Лу Нинцзюня заняли 28 и 29-е места. Правда, их направляли европейские штурманы, а дорабатывали автомобиль для рейда специалисты из Италии.





Мировой премьерой побаловал и «Порше». Модельный ряд «Панамеры» пополнила экономичная версия с 3,6-литровым двигателем V6 – первой V-образной «шестеркой», разработанной для моделей из Штутгарта. Как и более мощные 8-цилиндровые, новые моторы получили непосредственный впрыск бензина, бесступенчатую регулировку фаз газораспределения и высоты подъема клапанов (VarioCam Plus), масляный насос с регулируемой производительностью, впускной тракт изменяемой длины. Помимо моноприводной версии с мотором V6, на салоне дебютировала полноприводная «Панамера 4».



Компания «Грейт Уолл» провела десяток премьер. В числе ярких – модели, расширяющие легковую гамму. Представитель среднего класса C50 (на фото) с полуторалитровым 126-сильным мотором пойдет в продажу в следующем году. Тогда же в серию запустят более представительную C70. Пополнятся и ряды вседорожников: в семействе «Ховер» (в Китае его называют «Хавал») появятся четыре новые модели разной размерности. А пикапу «Вингл» освежат внешность.

Флагман «Ауди» предстал пред публикой удлиненным. Модель A8L – еще одна мировая премьера Пекина. Дополнительные 130 мм делают люксовую «восьмерку» лидером по длине среди всех «ауди» и позволяют задним пассажирам тоже почувствовать превосходство над окружающими. Ведь к их услугам два отдельных кресла с полным набором электрорегулировок, подогревом, вентиляцией, массажем, любые электронные устройства, необходимые для комфортной работы и отдыха. В отделке использованы дорогие кожа и дерево. Повод для гордости скрыт и под капотом – бензиновый W12 объемом 6,3 л и мощностью 368 кВт/500 л.с.

Незамедлительный ответ БМВ и «Ауди» дал «Мерседес» – удлинил седан E-класса. Прибавка в 140 мм увеличила базу до 3014 мм, а в длину автомобиль перерос пять метров (5012 мм). Помимо дополнительной свободы, пассажиры второго ряда получили некоторые блага люкс-класса. Например, не вставая с места, можно отодвинуть пустующее переднее сиденье. Продавать машины начнут уже в июне, пока лишь с 204- и 245-сильным моторами. Выпускать удлиненный E-класс (заводское обозначение – V212) концерн «Даймлер» и его многолетний китайский партнер BAIC наметили на новом заводе, расположенном на юго-востоке Пекина. Причем обещают степень локализации не менее 40%.



Шесть лет назад «Мерседес-Бенц» открыл новый сегмент, выпустив на рынок четырехдверное купе CLS. Нынче в Женеве показали прототип F800 Style – прообраз будущего CLS, который мы увидим уже через пару месяцев. Представленный в Пекине Concept Shooting Break – дальнейшее развитие темы. Судя по формам кузова, «Мерседес-Бенц» планирует опять удивить мир, построив нечто среднее между универсалом и купе. В движение автомобиль будет приводить 3,5-литровый мотор (225 кВт/306 л.с.) с углом развала 60°, относящийся к новому семейству V-двигателей. Высокая экономичность достигнута за счет применения непосредственного впрыска с пьезоэлектрическими форсунками нового поколения, подающими топливо в цилиндр несколькими порциями.



Сейчас примерно половина населения Земли живет в городах, а к середине столетия доля жителей мегаполисов достигнет 70%. Именно в Пекине, одном из самых густонаселенных городов мира, «Форд» представил свою концепцию городского автомобиля. Концепт «Старт» размерами схож с моделью «Ка». Кузов ради снижения массы выполнен из алюминия и высокопрочных сталей, а многие наружные панели для простоты ремонта сделаны легкосъемными. Благодаря прозрачным стойкам у машинки прекрасная обзорность, столь необходимая в городе. Трехцилиндровый двигатель EcoBoost объемом 1 л с непосредственным впрыском и наддувом везет, как хороший 1,6-литровый мотор, а CO_2 выбрасывает менее 100 г/км.

Под маркой «Риич» (Riich) фирма «Чери» выпускает люксовые модели. Новинка Пекина – представительский седан «Риич-G6». Флагман длиной почти 5 м укомплектован десятью подушками безопасности, подставками для ног задних пассажиров, охлаждаемым мини-баром. Лучшему сочетанию комфорта и управляемости служит подвеска с регулируемой жесткостью. Под капотом – 2-литровый двигатель ACTECO (с турбонаддувом) мощностью 116 кВт/158 л.с.



Еще не начались продажи хэтчбека «Шевроле-Вольт», а разработчики американского концерна уже предлагают расширить модельный ряд электромобилей. Концепт Volt MPV5, нечто среднее между минивэном и вседорожником, позиционируют как семейный автомобиль. В очертаниях угадывается модель «Орландо», представленная в 2008 году, а в 2011-м запускаемая в серию. Начинка у новинки – как у обычного «Вольта». Емкости литий-ионной батареи хватает примерно на полсотни километров пути. Потом включается 1,4-литровый бензогенератор, поставляющий питание для электромотора. В таком режиме запас хода у машины почти на порядок больше.

Китайский производитель «Джили», пожалуй, заткнул за пояс конкурентов по числу новинок: более трех десятков моделей из разных дивизионов, находящихся под крылом одной фирмы. Какие-то из этих машин уже в ближайшее время должны встать на конвейер. Например, под маркой «Эмгранд» (Emgrand) – минивэн EV8, вседорожники EX7 и EX8. Другие пока представлены как концепты: из модельного ряда «Энгланд» – седан SC6 или минивэн SV5. К таким относится и очень экстравагантное купе GS (на фото), которое обещают запустить в 2012 году. Турбодвигатель объемом 1,3 л выдает 95 кВт/129 л.с., а момент на колеса идет через 7-ступенчатую роботизированную коробку с двумя сцеплениями.







На поток

Лучшие времена наступят не сегодня-завтра, считают в компании «Хёндай», и автомобилисты затребуют не только простенькие и дешевые машины, но и яркие, броские, стремительные – такие, как «Хёндай i-flow». Пристально рассматривая концепт, Вячеслав Субботин пытался распознать в нем светлое будущее.

Название автомобиля перевел бы несколько вольно: «я в стремнине». Так, по сути, вернее, чем, скажем, безвольный перевод – «плыву по течению». Ироничные варианты типа «я жидковат» оставим любителям злословия, ведь автомобиль в действительности бруталeн, отлично сложен и, на мой взгляд, красив. Конечно, если стать на точку зрения умеренного европейца, можно упрекнуть дизайнеров за излишнюю резкость форм и линий. Но не забудем про изначальную задачу художников: машина должна понравиться не только в Европе, но и в Азии, а там, известно, собственные вкусы. Полагаю, европейское отделение «Хёндай» (расположено в Рюссельсхайме, Германия), создавшее i-flow, успешно выдержало баланс представлений о современном дизайне между Западом и Востоком.

Кстати, он почти не отличается от дизайнерских решений «королевской» компании «Мерседес-Бенц». Взгляните на концепт F800: правда, они с i-flow похожи? Когда первый раз сам увидел, чуть не обомлел: F800 и i-flow словно лепили в одной студии. Поводил носом внутри – увидел еще больше схожих решений. Легкие тонкие сиденья, высокий туннель с большой емкостью под поклажу. А задние двери, точнее, механизм открывания? Один в один – отъезжающие в сторону и назад, чтобы облегчить доступ пассажирам на задний диван. Нет, я далек от мысли, что рисовали их за соседними компьютерами. Схожесть концептов говорит лишь о том, что «Хёндай» чувствует новые веяния в автомобильной индустрии и по праву занимает сегодня высокие позиции.



Концепт F800 от «Мерседеса» (слева) появился одновременно с хёндаевским i-flow. Скажите, разве они не похожи? Это лишний раз подчеркивает: «Хёндай» нашел верное направление развития в сегменте D.

НЕМНОГО ХИМИИ

Концепт i-flow крупный – 4,78 м. В европейской шкале – D-класс. А здесь как раз не хватает ярких, ладно скроенных машин со спортивным уклоном. I-flow призван раздвинуть рамки привычного.

Однако только плавными линиями не накормишь. Есть что-нибудь в этом блюде сытное, мясное? Даже с «зеленью», уверили европейские инженеры «Хёндай» и принялись нахваливать свое детище.

Конструировали машину совместно с мировым лидером химической индустрии BASF. Неудивительно, что при внушительных габаритах она получилась легкой. Удачная силовая схема кузова, прочный карбон, совсем новые пластики, приятные на ощупь и невероятно крепкие, а еще богатые и износостойкие материалы обивки, изящное и энергоемкое торпедо. Тонкие, упругие, анатомически выверенные сиденья – словно пошитые в перворазрядном ателье. Сколько места они сэкономили в салоне! Это далеко не все, чем отметился немецкий химический гигант. Главное скрыто внутри.

Силовой гибридный агрегат с полимерными супертонкими и легкими батареями и 1700-кубовым наддувным дизелем упрятан в специальный термос (сбывается мечта двигателистов об адиабатическом процессе – без потерь тепла). Даже при –10ºС двигатель за 14 часов не остынет ниже +40º. Для пуска дизеля созданы наилучшие условия. Меньше износ, долговечнее работа. Благодаря термосу не будет лишних тепловых потерь в атмосферу – значит, энергия топлива используется наиболее эффективно. Конструкторы и химики утверждают, что летом можно только за счет этого хранителя тепла сэкономить до 5%, зимой – до 9% топлива. Внушительные цифры.

ТЕПЛЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Каждый узел в автомобиле должен причинить наименьший урон природе. При очевидной спортивности и агрессивности объекта цель кажется недостижимой, но это ошибочное впечатление. Малая масса – меньше потерь топлива на разгон лишних килограммов. В системе выпуска – маленькая ТЭЦ. Термогенератор использует тепло газов, чтобы получить электричество и зарядить батареи. Прозрачная крыша, создающая особый природный свет и фон в салоне, – не просто экран из цветного стекла. Это прозрачные солнечные батареи. Они тоже питают аккумуляторы. Кузов машины зализан и не единожды продут в аэродинамической трубе. Коэффициент лобового сопротивления хорош: C_x = 0,25. С таким и скорость будет высока, и расход солярки минимален. Этой же цели служит регулируемое по высоте переднее антикрыло. Нужна прижимающая сила на треке – можно опустить, мчимся по прямой – поднимаем, экономим топливо. Таким образом, i-flow расходует в городе даже при интенсивном движении всего 3 л солярки на сотню и выбрасывает за километр 85 г CO_2. Завидный результат.

«Хёндай» пообещал, что в следующем году на рынок выйдет машина с решениями, аналогичными представленным на i-flow. Вот это будет уже не плавный поток, а мощная струя, способная если не смыть, то потеснить к берегу мировых грандов. Потребители от этого напора только выиграют, если на потоке окажется экономичный, современный, видный и недорогой автомобиль.

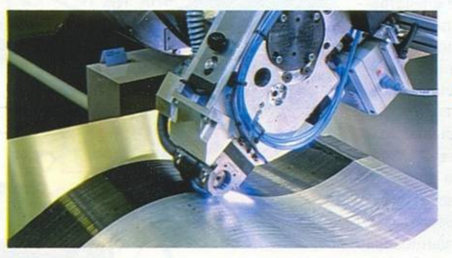
ЗР



«Хёндай» строил концепт в содружестве с химическим гигантом BASF. Внутренняя отделка, пластики, материалы, эмаль – тоже мировые премьеры. Прозрачная крыша – на самом деле солнечная батарея. Машина собирает и экономит энергию, где только может.

Лазер-искусник

Армированные различными волокнами пластики (например, стекло- или углепластики) могли бы считаться идеальным материалом для автомобильных кузовов: не ржавеют, на 20% легче алюминия и на 70% – стали, необычайно прочные… Вот только получить из них деталь нужной формы, тем более сложной, очень дорого. Потому и находят такие пластмассы применение либо в мелкосерийных суперкарах, либо в болидах Формулы-1, либо в авиации, где граммы – на вес золота.



Нагретые лазером участки тут же спрессовываются в монолит. Опять слой за слоем, но очень быстро и без последующей сушки всей детали в печи.

Изготовление кузовных панелей до сих пор напоминало выклеивание игрушек из папье-маше: на болванку слой за слоем укладывают листы стекло- или углепластика, намазывают каждый клеем и долго сушат в печи, принимая специальные меры, чтобы не «ушли» нужные размеры. И вот – прорыв! На выставке JEC Composites Show в Париже ученые из Фраунгоферовского института показали, как автоматизировать процесс с помощью лазера. Ленты пластика разогреваются лучом в точно дозированной степени, а затем все вместе они спрессовываются в деталь нужной формы. Спрос на подобную технологию сегодня настолько высок, что уже при демонстрации установки-прототипа ею всерьез заинтересовались весьма известные фирмы.

Мигалки в балке

Пока у нас идет борьба с мигалками, в Германии думают, как бы сделать их экономичнее, долговечнее... и аэродинамичнее. На международной выставке эвакуаторов, прошедшей в Касселе, был представлен новый подход к спецсигналам. Мигалка Hella Raptor+ балочной конструкции уже внешне отличается малой высотой, что заметно снижает аэродинамическое сопротивление. Поскольку для эвакуаторов эта проблема, в силу невысоких скоростей движения, явно не главная, создавалась новая модель с прицелом на машины спецслужб: «скорые», полицейские, пожарные.

Заглянув внутрь «люстры», вы не найдете в ней ни ламп-вспышек, ни вращающихся рефлекторов – только линейки особо ярких светодиодов разных цветов. Управляющая электроника заставляет их вспыхивать, изображать бегущие огни и даже подсвечивать рабочее место рядом с машиной. Новинка не боится вибраций, потребляет в несколько раз меньше энергии и, как уверяют разработчики, не требует замены «лампочек» на протяжении всего срока службы, который весьма велик – десятки тысяч часов!



Главное, чтобы такая мигалка была «у кого надо мигалка».

Лошадиные силы… из водки

Охлаждение наддувного воздуха позволяет закачать в цилиндры больше смеси и, соответственно, повысить мощность двигателя. Обычно такое охлаждение осуществляют в специальном радиаторе – интеркулере. Однако в тюнингованных машинах, то есть когда наддув не установлен на заводе штатно, места для довольно громоздкой детали под капотом может и не хватить.

Фирма TurboZentrum из Берлина предлагает обратиться к незаслуженно забытому способу охлаждения воздуха – впрыску воды или смеси воды со спиртом. Распыленный «водочный» туман моментально испаряется и в полном соответствии с законами физики охлаждается. Градусов на 55! Спирт при этом не только предохраняет от замерзания зимой, но и препятствует обеднению горючей смеси при повышенном давлении наддува.

Все описанное давно известно и применялось в авиации, двигателях дрэгстеров, болидах WRC. Новое заключается в появлении набора Boost Coolers, содержащего все необходимое для самостоятельного монтажа, включая насос высокого давления для впрыска спиртово-водной смеси. Фирма гарантирует исправную работу всей системы в течение двух лет. Но сохраняется ли гарантия производителя самого автомобиля? Об этом ничего не сообщают…



Набор Boost Coolers может работать на воде, этаноле или метаноле – их применение в Германии не запрещено.

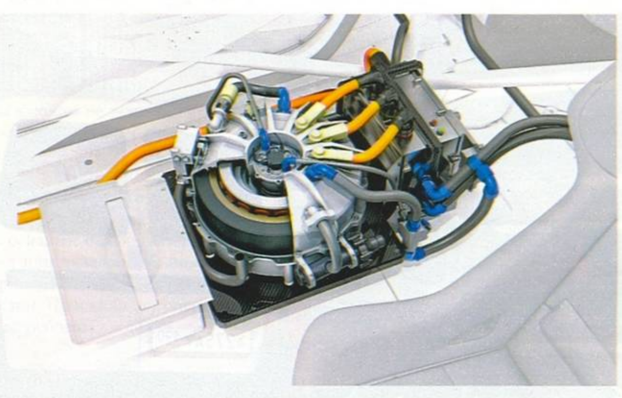
Инерция «Порше»

Кто из нас не играл в детстве с инерционной машинкой! Разгонишь ее, раскрутишь маховик – и она едет, и едет, и едет… Вот и в гоночном гибриде «Порше-911 GT3 R Hybrid» разработчики решили аккумулировать энергию в механическом накопителе, а не в аккумуляторе, как это делают обычно. Но и без электричества не обошлось. При торможении колеса вовсе не соединяются с маховиком, а вращают ротор генератора. Тот, в свою очередь, с помощью электромотора раскручивает маховик, чтобы при последующем разгоне он отдал накопленное колесам, притом снова через всю указанную выше цепочку, в которой генератор и электромотор поменялись ролями.

Двух секунд торможения достаточно, чтобы раскрутить маховик до максимума: 40 000 об/мин. И этого хватит на снабжение двух электромоторов мощностью 120 кВт на протяжении 8 с. Такие параметры пока недоступны системам рекуперации с аккумуляторными батареями.

В заездах на Северном кольце Нюрбургринга гибридный «Порше» заряжал маховик в среднем при прохождении каждого второго поворота.

Вся система (включая тяговые электромоторы, маховик и силовую электронику) весит не так много – около 150 кг. Но станут ли массовые (если можно так сказать) модели «Порше» инерционными, пока неясно. Предстоит еще выяснить, как поведет себя раскрученный маховик при столкновении. Соприкасаясь с кожухом, он останавливается за 0,5 мс – представляете, какая при этом выделяется энергия! И еще: из соображений безопасности эксплуатации привод маховика обесточивается, как только скорость автомобиля падает ниже 7 км/ч. Так что при каждом старте накопитель «пуст». И это уже аргумент скорее в пользу аккумуляторных гибридов.



Расположившийся между сиденьями инерционный накопитель энергии чем-то похож на маленький НЛО. Внутри, однако, инопланетян нет – только маховик и обмотки двигателя.



Починка обуви

Грузопассажирские легковушки типа «Ситроена-Берлинго» часто называют «каблучками». С приемами «сапожников», знающих толк в их ремонте, ознакомился Игорь Козлов. Фото Георгия Садкова.

ТЕКУЩИЕ ЗАТРАТЫ

Машинам такого рода некогда простаивать в ремзоне – им работать надо и приносить прибыль. Не потому ли некоторые владельцы, едва закончится гарантия на авто, проводят плановые ТО самостоятельно, чтобы сэкономить время и деньги? Подскажем, что по силам сделать самому, а что стоит поручить сервису. Речь пойдет обо всех версиях – и с бензиновыми моторами 1,4 и 1,6 л, и с дизелем (им комплектовали главным образом грузовые фургоны). Причем все сказанное о «Ситроене-Берлинго» можно отнести к «Пежо-Партнер»: эти машины – братья-близнецы.

С заменой масла в двигателе справитесь наверняка. Доступ к фильтру приемлемый во всех версиях. На бензиновых моторах выкручиваем пластиковый колпачок и меняем картридж. Заворачивая колпачок на место, соблюдаем момент затяжки: 25 + 5 Н·м. На дизеле фильтр цельный, в привычном неразборном корпусе. Отвернуть его, имея съемник, труда не составит, а вот вынуть из подкапотного пространства мешают трубки ГУРа. Лучше снять защиту моторного отсека (потребуется отвернуть пять болтов под ключ «на 10»), чтобы работать снизу.

Механические КП типа BE4 (вариантов «Берлинго» с автоматом не существует), по сути, одинаковы. Контрольной пробки здесь нет, только сливная, расположенная под левым ШРУСом. Это плохо! Если коробка подтекает (чаще – по штоку выбора передач), то непонятно, сколько масла надо добавить. Сливаем отработку и через сапун, сняв с него пластиковый колпачок, заливаем ровно 2 л свежего масла. Советуем сразу же изготовить простейший щуп, например, из старого гибкого вала (тросика) спидометра. Вставив его во втулку сапуна, делаем надфилем две риски: одну по границе масляного следа, другую по срезу сапуна, который и станет точкой отсчета. Благодаря этому объем возможных утечек легко вычислить. Не исключено, что доливом масла надолго оттянете дорогостоящий ремонт.

С заменой охлаждающей жидкости тоже не все просто, поскольку в радиаторе нет ни сливного краника, ни пробки (за это снижаем машине оценку). Сливать жидкость придется в широкую емкость, сняв нижний патрубок радиатора. Работаем аккуратно, чтобы не облиться и тем бо-

лее не ошпариться. Залив свежий антифриз, не забудьте удалить воздух из системы. Для этого на верхнем патрубке отопителя есть штуцер, а на бензиновых моторах еще и второй – на корпусе термостата, через который выпускаем воздух в первую очередь. Если предстоит замена привода ГРМ, жидкость пока не заливаем, ведь, возможно, придется менять и помпу.

ЗУБАСТЫЙ РИСУНОК

Привод ГРМ двигателя 1,4 л сравнительно прост, но главное – для его замены не требуются приспособления. Даже снять шкив коленвала труда не составит, поскольку он закреплен тремя болтиками (центральный болт отворачивать не нужно). Единственное неудобство – надо снимать правую опору, для чего придется вывешивать силовой агрегат. Если вам когда-либо приходилось менять зубчатый ремень на «самаровском» восьмиклапаннике, то с дальнейшими трудностями, скорее всего, справитесь. Тем более что натягивать ремень у «Берлинго» намного проще благодаря полуавтоматическому натяжителю. Важно лишь совместить мушку на подвижном секторе со стрелкой на неподвижном, и тогда за правильность натяжения можно не беспокоиться. Не забудьте только тщательно проверить помпу: не должно быть люфта и ощутимого переката шариков! Разумеется, придется снимать и поликлиновый ремень. С его натяжением тоже не ошибетесь: привод – с автоматом натяжителя.

Такой же автомат есть и на двигателе 1,6 л, поэтому поменять ремень вспомогательных агрегатов и здесь сравнительно несложно. А вот за замену привода ГРМ, не имея оправок, лучше не браться. Вообще-то, изготовить такие приспособления несложно (см. фото): крючок для стопорения маховика двигателя выгибаем из 6-миллиметрового прутка, а вместо штифтов для фиксации шкивов распредвалов годятся обычные сверла. Натяжитель, как и на моторе 1,4 л, полуавтоматический. Прежде чем приподнимать силовой агрегат для снятия правой опоры, подложите деревянный брусок между домкратом и поддоном картера двигателя – он здесь легкосплавный и довольно хрупкий, а брусок равномерно распределит нагрузку.

Больше всего оправок требуется при замене привода ГРМ дизеля. В дополнение к перечисленным выше нужен еще Г-образный ключ под квадрат «на 8» и грузик на веревочке – чтобы, повесив его на ключ, взвести натяжной ролик тарированным моментом. Все сложности из-за того, что динамометрическим ключом не подлезешь – мешает лонжерон.

В общем, не обольщайтесь высокой оценкой за эту операцию. Она относится к машине с мотором 1,4 л – подопытной в этом тесте. Если ваш автомобиль оснащен бензиновым двигателем 1,6 л или дизелем, то, пожалуй, замену привода ГРМ лучше доверить специалистам. Просят за эту операцию около 5 тыс. рублей.

ТОЛЬКО НЕ РАСКОЛИТЕ

Замена воздушного фильтра на бензиновых версиях отличается лишь нюансами: на обеих из-за негнущегося патрубка к дроссельному узлу проще снять корпус фильтра целиком и уж затем его располовинить, выкрутив пять саморезов крышки. На моторе 1,6 л корпус крепится болтом под ключ «на 10», а на 1,4-литровом – пластиковым фиксатором, который надо повернуть на 90º. Разумеется, и там и здесь прежде снимаем воздуховод, распускаем хомут патрубка дроссельного узла и отсоединяем от него шланг вентиляции, нажав желтый фиксатор на наконечнике.

Для замены свечей зажигания откручиваем шесть саморезов декоративной накладки двигателя (мотор 1,6 л) и болты модуля зажигания. Далее снимаем целиком шланг вентиляции картера, нажав на желтые фиксаторы трех наконечников, и отводим его в сторону. На двигателе 1,4 л, кроме того, отсоединяем четыре электрических разъема: с дроссельного узла, датчика абсолютного давления, подогревателя шланга вентиляции картера и модуля зажигания. Покачивая, вынимаем модуль из свечных колодцев и, чтобы случайно не уронить, укладываем его подальше от зоны работ. (Если модуль упадет, наверняка расколется.) Свечи – под ключ «на 16».

Бензиновый фильтр расположен под днищем, в передней части бака. Для замены нужна смотровая канава или эстакада. Зато наконечники шлангов легкосъемные, инструмент не понадобится. Фильтр дизеля стоит непосредственно на двигателе. Для доступа к нему надо вынуть две пластиковые клипсы и снять накладку двигателя. Далее нажимаем на язычок хомута, высвобождая «елочные» зацепы, и, сняв хомут, приподнимаем крышку корпу-

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА: Citroen Berlingo

Дебют: 1996 год. В 2004-м модель подверглась рестайлингу. В 2010 году представлена новая версия.

КУЗОВА: грузопассажирский универсал, фургон.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – 1,4 л, 75 л.с.; 1,6 л, 110 л.с.; дизельный – 1,9 л, 71 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: М5.

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: 1,4 X, 1,4 Multispace, 1,6 SX, 1,6 Multispace, 1,9 DX.

ЦЕНА В АПРЕЛЕ 2010 ГОДА: 362 000–434 000 руб.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	15
Фильтр салона	15
Топливный фильтр	30
Свечи зажигания	30
Ремень привода навесного оборудования	15*
Ремень ГРМ	60
Масло в МКП	100**
Антифриз в системе охлаждения	(5)
Жидкость в приводе тормозов	(2)

*Проверка состояния, замена при необходимости.
**Интервал замены, рекомендованный дилерами.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	5170
Передний бампер	12 400
Блок-фара	7430
Капот	15 520
Фильтр масляный/воздушный/топливный/салонный	560/500/460/960
Свечи зажигания, комплект	1370
Ремень ГРМ в комплекте с роликом	3240
Ремень поликлиновый	1110
Автомат натяжителя поликлинового ремня	2740
Тормозные колодки передние/задние	3060/7800

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	480
Замена масла и фильтра двигателя	640
Замена фильтра воздушного/топливного/салонного	480/640/320
Замена свечей зажигания	800
Замена привода ГРМ	3360
Замена ремня навесных агрегатов и ролика натяжителя	1440
Замена охлаждающей жидкости	1440
Замена масла КП	800
Замена тормозных колодок передних/задних	1120/2720
Нормочас	1600*

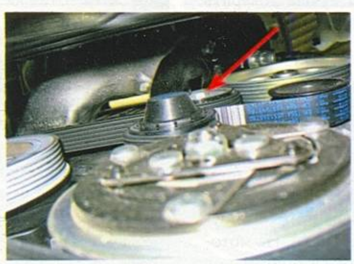
*Для автомобилей старше двух лет стоимость нормочаса в «Ситроен Центр Москва» – 1250 руб.



Менять воздушный фильтр проще, если снять корпус целиком. Для этого отсоединяем воздухоприемник и, повернув пистон (показан стрелкой) на 90°, подаем корпус к аккумулятору и вверх.



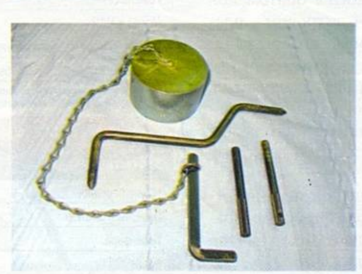
Нажав на желтые клипсы (одна из них показана стрелкой), снимаем шланг вентиляции картера и отсоединяем электроразъемы. Болты модуля зажигания выкручиваем высокой головкой «на 10».



Вид на поликлиновый ремень снизу. Ослабляем натяжение ремня поворотом болта натяжного ролика (стрелка). При этом будьте осторожны – не пораньтесь о близко расположенный лонжерон.



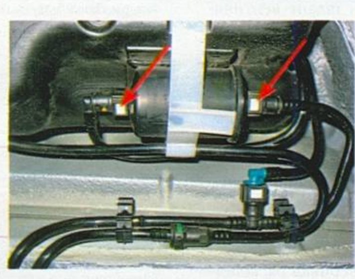
Привод ГРМ мотора TU3 прост. При сборке важно четко совместить стрелку с мушкой на натяжителе (обведены кружочком) и обязательно проверить состояние помпы.



Так выглядит комплект приспособлений для замены привода ГРМ дизеля. Для бензинового TU5 груз и четырехгранник с цепочкой не нужны – там полуавтоматический натяжитель.



Регулировка зазоров в клапанном механизме мотора TU3 требуется нечасто. Процедура сравнительно проста: отпустив контргайку, вращаем винт на коромысле (как на «москвичах»).



Чтобы не обломить белые клипсы (стрелки), нажимая на них при отсоединении наконечников, сперва сместите последние к фильтру. И проложите под штуцеры ветошь, чтобы не облиться топливом.



Доступ к поворотнику и лампе Н4 хороший. А вот вынимать патрон габаритки трудно – тесновато. Если не справитесь, выньте основную лампу: без нее доступ лучше.



Прежде чем снимать фонарь для замены ламп, освободите упор двери и распахните ее до конца – будет удобнее ударить по колпаку, освобождая хватку фиксаторов.



Лючок салонного фильтра сдвигаем от центра машины и, сняв его, вынимаем элемент вниз. На некоторых версиях лючок дополнительно зафиксирован саморезом.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции		Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+	Хороший доступ к фильтру	4
	–	На пластиковом кончике щупа плохо виден след свежего масла	
Замена воздушного фильтра	+	Элемент укладывается только в одном положении	3,5
	–	Надо снимать корпус, туговат крепеж	
Замена топливного фильтра	+	Не требуется инструмент	4
	–	Нужна смотровая канава или эстакада	
Замена свечей зажигания	+	Продуманный доступ	4
	–	Нужен ключ с карданчиком и высокая головка «на 10»	
Замена ремня навесных агрегатов	+	Простая схема укладки ремня, есть автомат натяжителя	4
	–	Тесновато из-за близости лонжерона	
Замена привода ГРМ	+	Удобный полуавтомат натяжителя, не приходится отворачивать центральный болт шкива	4
	–	Надо снимать опору силового агрегата; тесно из-за близости лонжерона	
Замена ОЖ двигателя	+	Есть сливная пробка на блоке двигателя и клапаны для удаления воздуха из системы	3,5
	–	Нет сливной пробки на радиаторе	
Замена масла в МКП	+	Приемлемый доступ к сливной пробке и сапуну	3,5
	–	Нет ни щупа, ни контрольной пробки	
Замена тормозных колодок	+	Привычная конструкция передних механизмов	3,5
	–	Сложно снять ступичный колпачок, не повредив его	
Замена салонного фильтра	+	Удобный доступ	4,5
	–	Можно сломать пистоны шумоизоляции	
Замена ламп в головных фарах	+	Не нужно снимать соседние детали	4,5
	–	Сложновато вынуть патрон габаритки	
Замена ламп в фонарях	+	Хороший доступ к дополнительному стоп-сигналу	3,5
	–	Основные фонари надо снимать; хрупкие рассеиватели подсветки номера	

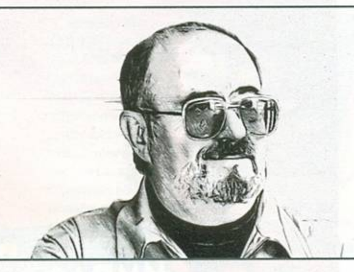
Авто с мотором TU3 (1,4 л) в сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в 4 балла по 5-балльной шкале (ЗР, 2008, № 1).

са. Внутри картридж, который и меняем. После сборки обязательно выгоняем весь воздух, нажимая на плунжер прокачного насоса, что расположен левее корпуса. Потеря герметичности корпуса приводит к подсосу воздуха в топливную магистраль. Первый признак этого – затрудненный пуск дизеля. В этом случае меняем фильтр в сборе.

С заменой передних колодок трудностей не возникло. Сзади сложнее, поскольку тормозной барабан выполнен заодно со ступицей, для доступа к гайке которой нужно снять колпачок. Его легко повредить, поэтому запаситесь парой колпачков заранее. А заодно и гайками ступиц – они по регламенту тоже одноразовые. И не уповайте на большой ресурс задних колодок (100–120 тыс. км)! Профилактику механизмов надо производить не реже чем каждые 40–60 тыс. км, иначе могут и закиснуть.

Лампочки в фарах более или менее доступны, чего не скажешь о задней оптике. Здесь только к дополнительному стоп-сигналу доступ продуманный: нажав на кругляш сбоку накладки, снимаем ее и добираемся до лампочек. С фонарями, которые надо снимать, повозитесь гораздо дольше. Вопреки замыслам конструкторов, пластиковую гайку-барашек рукой не стронешь, понадобятся пассатижи, а чтобы высвободить две защелки, дополнительно удерживающие корпус на кузове, нужно ударить по колпаку. Причем в поперечном (к оси авто) направлении и с определенным усилием. Ударишь слабо – зацепы не выйдут, а перестараешься – фонарь расколешь. За это и снизили оценку. **ЗР**

Благодарим компанию «Ситроен Центр Москва» за помощь в подготовке материала.



Разрядка напряженности

Генераторы нынешних автомобилей далеко ушли от магнето Боша. Но даже они иногда сходят с ума, шутит Анатолий Вайсман.

КОВАРСТВО ТЕРМОСТАТА

Дело было в морозном январе. БМВ-Х5 приполз к мастерской на последнем издыхании: лампочка разрядки загорелась часа два назад, но хозяин упорно тянул к нам! С одной стороны, такое уважение приятно, а с другой… У этой машины генератор упрятан в нутро двигателя, охлаждается жидкостью, демонтировать его – целая история! Но, проверив напряжение в бортсети, поняли – снимать придется.

Часа через три продукт высоких технологий разобрали. Взору открылась настолько обгоревшая обмотка статора, что определить, с чего «пожар» начался, было нереально. Но что же могло погубить 150-амперный генератор? По заверению хозяина, аэробусам «прикуривать» он не давал, для электросварки не использовал. Не нашли мы на обмотках и следов протечки охлаждающей жидкости. Статор отправили на перемотку, и вскоре владелец получил отремонтированную машину.

Думали, кончилась история, но месяцем позже знакомый БМВ снова у наших ворот! Хозяин виновато улыбается: беда повторилась. С чего теперь начать? Вновь расспрашиваю владельца о тонкостях эксплуатации «бумера». И он вдруг вспомнил, что еще зимой, в морозы, мотор почему-то стал быстрей прогреваться! Если раньше ощутимое тепло из печки начинало поступать лишь после третьего светофора, то потом едва успевал доехать до второго. Забрезжила догадка – не термостат ли чудит? Допустим, до перегрева двигателя было еще далеко, но не сказалось ли это на охлаждении генератора? Кстати, зимой и нагрузка на него больше. С согласия владельца решили вновь перемотать обмотку и заменить термостат.

Примерно через полгода хозяин позвонил – все у него в порядке. Значит, наше предположение оправдалось: к поломке генератора оказался причастен термостат системы охлаждения. Отказы электротехники, в основе которых лежит вроде бы небольшой начальный перегрев какого-нибудь элемента, не так уж редки. А кто может по-настоящему расследовать подобный дефект? Дилерам эти загадки неинтересны. Выходит, в деле починки немецкого генератора проверенный веками метод тыка не подвел.

СТРОИМ МОСТ ИЗ ДИОДОВ

Другая история тоже случилась зимой. Владелец почти новой «Тойоты-Кэмри» чуть не рыдал в трубку: «Стою на перекрестке, мотор заглох, стартер не крутит!». Пришлось направить к терпящему бедствие спасателя. «Кэмри» дали «прикурить», и она своим ходом добралась до нашего бокса. Осматриваем. Ремень генератора натянут, но уже под небольшой нагрузкой напряжение в сети проседает ниже 10 В, вот батарея и выдохлась совсем! Зарядили ее – напряжение на холостом ходу подросло до 14 В. Однако едва включили свет, упало до 13 В. Электрик резюмировал: пробит один из ди-



Задняя крышка 80-амперного генератора «Самары». Доступ прост, можно заменять диодный мост без демонтажа генератора.



Баварские технологии: термостат БМВ-Х5 красив, но и он не вечен!



Вид бывалого диодного моста: есть пробитые диоды, видны следы протечки охлаждающей жидкости.

одов моста. Так оно и оказалось... Произошедшее объяснить нетрудно. В теплое время года нагрузка на генератор мала, с работой он кое-как справлялся. Но в морозы пришлось работать с полной отдачей – нагрузка возросла, а силы-то с пробитым диодом уже не те! Вот аккумулятор потихоньку и разряжался... А что делать владельцу? Он поехал на гарантийный ремонт; там, конечно, долго морочили голову, но потом сдались и генератор заменили.

С отечественными генераторами ситуация не лучше: пробитый диодный мост – дело рядовое. Первый признак – существенное падение напряжения в цепи при включении, например, фар или обогрева заднего стекла. Хорошо еще, что на переднеприводных ВАЗах диодный мост 80-амперного генератора нетрудно поменять на месте. Но не наспех! Посадочные места и контакты следует хорошенько зачистить мелкозернистой шкуркой, иначе генератор вновь подведет. Полезно поставить новое интегральное реле, даже если щетки прежнего еще не стерты, а контактные кольца следует зашлифовать стеклянной шкуркой.

ТОСОЛ ДЫРОЧКУ НАЙДЕТ

У генератора ВАЗа-«классики» другие проблемы: он расположен точнехонько под «узловой станцией» системы охлаждения, протечки которой отмечали еще наши пращуры. Нередко тосол течет и из помпы. Недоглядишь за ней – генератору крышка! Одно утешит: повозишься с ним – заодно избавишься от угрозы перегрева мотора.

Невеселую историю рассказал владелец довольно свежей «четверки». С первого дня эксплуатации жидкость стала куда-то уходить. Поверхностный поиск дырочки результатов не дал. Ясновидящие что-то говорили про бензойного глиста – такой, мол, иногда заводится в радиаторе и поедает тосол, – но изгнать его так и не смогли. Пришлось ехать по гарантии в автосервис, а там просто поменяли хомуты на шлангах. Но ударили морозы – антифриз стал исчезать прямо на глазах... И тут начал сдавать генератор! Первое время лампочка разрядки лишь подмигивала, потом зажглась безнадежновым красным светом. Батарея стала разряжаться, и владелец, до отвала насытившись бесплатным ремонтом, решил поберечь нервы – прикатил к нам.

Опрессовав систему охлаждения, нашли несколько протечек – на них указывал и зеленоватый налет на деталях вокруг. Но самым отъявленным расточителем жидкости признали насос. Определить его сиюминутную негерметичность не составило труда – стоило подсунуть руку под корпус. А перманентную диагностировали по зеленым разводам на генераторе. Конечно, разобрали: изнутри агрегат весь в зелени. Хозяин, убежденный эстет, брезгливо осмотрев эту крокодилову коросту, сам предложил заменить агрегат новым. И тут столкнулись с чисто российской проблемой: ставим свежий, из магазина, генератор, проверяем его – не работает. Возвращаем продавцу. Только третий по счету оказался исправным! Вот такие нынче комплектующие. Представьте, сколько из-за них лишней работы!.. Решил: обязательно соберу в мастерской портативный стенд для проверки генераторов – чтобы отсеивать негодные, не отходя от кассы. **ЗР**

Уйти в астрал

Сайт посвящен «астрам» всех поколений (модели F, G, H и J), но некоторые советы будут полезны и владельцам «зафир» моделей A и B (у этих машин многие узлы и агрегаты те же), а также «Шевроле-Вива», отличающейся от «Астры G» лишь шильдиком.



Opel Astra Автоклуб www.astra-club.ru

Интернет-клуб www.astra-club.ru основан в 2003 году, он объединяет владельцев автомобилей «Опель-Астра». На сайте более 460 000 сообщений по 16 000 темам. У клуба даже есть собственный гимн. Советы в редакцию прислала Ольга Калинина (на форуме – Совесть).

При замене привода ГРМ на 16-клапанном моторе бывает сложно вывернуть болт натяжного ролика. Он порой прикипает так, что у головки «Торкс-40» слизывает зубья, и «газовым» ключом тут не поможешь – за низкую полукруглую шляпку болта не ухватиться. Посетители форума советуют, чтобы впредь не мучиться, поставить болт М8 длиной 50 мм с шестигранной головкой, под ключ «на 13». Кстати, такой идет в комплекте ГРМ 8-клапанного мотора. Купить крепеж можно и отдельно. Главное, чтобы маркировка прочности была не ниже 8,8 (эти знаки должны присутствовать на шляпке болта).

На «Астре G» довольно быстро прогнивает радиатор – как правило, по нижнему стыку с кожухом вентилятора. В этом месте скапливается много грязи, которая и становится причиной коррозии алюминия. Если же в нижнем бортике кожуха вырезать несколько пазов, то грязи там будет меньше – часть ее просто не задержится и высыпется, а часть выветрится при включении вентилятора. Каких-либо отклонений в тепловом балансе двигателя при этом не происходит.

Кузов «Астры F» не блещет коррозионной стойкостью. Последующая модель G более живуча, однако типичные случаи гниения задних колесных арок тоже замечены. Бывалые рекомендуют не дожидаться первых рыжих пятен, а обработать арки антикором – уж не сочтите совет банальным. И обязательно установите подкрылки (производитель почему-то на задних сэкономил), пусть и неоригинальные. Приобрести их отдельно несложно.

При включении омывателя жидкость на стекла подается с задержкой: щетки успевают сделать мах посуху, отчего царапают стекло. Дело в том, что в магистрали нет обратного клапана. С небольшими доработками встанет клапан от «Вектры» (деталь 1450650). Чтобы он надежно держался на штатных шлангах, наденьте на штуцеры по кусочку вазовской трубки омывателя, обрезав излишки по месту. На «астрах» G и H, а также на «зафирах» A и B нелишне поставить форсунки от «Инсигнии». Посадочные размеры такие же, а вот жидкость эти форсунки разбрызгивают более умело и экономно.

Как известно, сложнее всего определить гудящий ступичный подшипник на ведущей оси (из-за сопротивления в редукторе). Делаем так: вывешиваем колесо, пускаем двигатель и, включив передачу, отпускаем сцепление (разумеется, машина должна надежно стоять на подставке). Добавив газу, одновременно выжимаем сцепление и выключаем зажигание. Теперь, если подшипник неисправен, его гул будет явно слышен.

Если антифриз подтекает, а под капотом сухо, то, скорее всего, он сочится через уплотнительные колечки в соединении патрубков с радиатором отопителя. За замену этих копеечных резинок дилеры просят 15–20 тысяч рублей! На форуме подскажут, где можно заменить колечки гораздо дешевле.

Многих не устраивает то, как ориентирована запаска в нише: чтобы достать инструмент (домкрат, баллонный ключ, трос для буксировки и прочее), приходится вначале вынимать колесо. Переверните его, доработав проушину крепления: выгните наружу вертикальные планки П-образного кронштейна (удобно сделать это домкратом), после чего ударами молотка прижмите верхнюю полку кронштейна почти до пола. Уложив, крепим запаску штатной пластиковой гайкой, навернув ее обратной стороной. Внутрь обода колеса и укладывается наш инструмент. **ЗР**



Гасим сервисный индикатор на щитке приборов: поворачиваем ключ зажигания в положение 1, нажимаем кнопку сброса пробега (обведена кружочком) и, удерживая кнопку, включаем зажигание. Индикатор погас. Но не забудьте поменять расходники!

Если штатного борткомпьютера нет, а хочется, учтите: дооборудовать им машину недешево. Проще установить в однодиновое гнездо (оно почти во всех «астрах») нештатный маршрутник, например «Мультитроникс SE-50V». Подключаем «массу» и два провода питания: один к клемме 15 (зажигание), второй к клемме 30 (постоянный «плюс»). Останется подсоединить управляющий провод к К-линии диагностического разъема (за крышкой под ручником). Теперь вам подвластны почти все функции, которые может предоставить штатный борткомпьютер.



Редакция приглашает интернет-клубы владельцев автомобилей разных марок поделиться полезными советами. Пишите по адресу: ***ikozlov@zr.ru.***

Культ просвета

Благодаря возросшим возможностям современных систем впрыска чистить дроссельный патрубок можно реже, напоминает Борис Ездаков.

Заправлять бак где попало – все равно, что кушать шаурму на обочине. Однако не слушаем голос разума, неспроста у нас на каждом углу промывают инжекторы и перепрошивают блоки управления. Было бы полезно ввести в сервисную книжку и промывку дроссельного патрубка – он ведь страдает не меньше. Когда моя «Калина» стала глохнуть на холостом ходу, пришлось вспомнить об этом устройстве. Промывая его, я пришел к любопытному решению.

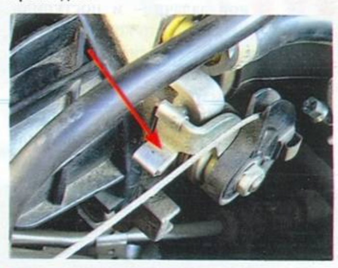
Вентиляция картера устроена так, что большой контур выбрасывает картерные газы в пространство перед дроссельной заслонкой: когда она открыта, весь поток газов легко проходит в задроссельное пространство. Есть еще и малый контур: когда заслонка закрыта, газы отсасываются в пространство за ней через жиклер диаметром 1,5 мм. Если он засоряется, малый контур перестает выполнять свою функцию, газы отсасываются только через отрегулированный на заводе просвет в волос между кромками заслонки и стенками патрубка (соответствующий угол открытия заслонки называют начальным углом). В результате на конусе и штоке регулятора холостого хода и возле кромок заслонки появляется все больше отложений. Если конус и шток начинают заедать, регулятор перестает выполнять некоторые команды контроллера. И тогда, при недостаточном расходе воздуха через него, холостой ход становится неустойчивым либо вовсе пропадает. С этой бедой чаще сталкиваются те, у кого моторы подолгу молотят на холостом ходу в дорожных пробках.

Уменьшить загрязнение регулятора холостого хода можно, расширив ту самую щель шириной в волос. Проще всего было бы воспользоваться регулировочным винтом, но его так крепко зафиксировали на заводе, что стронуть с места не удалось. Тогда я поставил на рычажок привода заслонки ограничивающую прокладку. С помощью набора щупов определил следующее: если мотор был прогрет, а перед установкой очередного щупа его выключали, а затем заводили, то вплоть до толщины щупа 1,2 мм обороты сохранялись. При этих условиях система сама подстраивается к изменившемуся положению заслонки. Лишь со щупом 1,4 мм запаса адаптации стало не хватать – обороты начали расти.

На моем автомобиле оптимальной оказалась прокладка толщиной 0,8 мм.



Набором щупов можно определить предельно возможную толщину регулировочной прокладки.



Регулировочную прокладку ставим, как показано на снимке.

Результат – чистить дроссельный патрубок приходится реже.

На старых вариантах впрыска (например, на первых ВАЗ-2110, без датчика кислорода и нейтрализатора) увеличение начального угла открытия дроссельной заслонки влияет на токсичность отработавших газов. Владельцу пришлось бы вспомнить прежние приемы регулировок – с применением CO-потенциометра или сканера (на переходных моделях). ЗР

Суета вокруг дивана



За ответ на задачу № 27 «Как из паровоза» (ЗР, 2010, № 3) Алексей Пелевин из Дзержинска Нижегородской области получает от НПТК «Супротек» комплект составов для обработки двигателя и трансмиссии.

Многие отправили нам интересные письма с решением этой далеко не самой сложной задачи – и поступили правильно! Победители конкурса всегда из числа таких энтузиастов. Напомним кратко условие.

Морозным утром владелец «Приоры» покинул стоянку и, выбравшись на чистое от наледи шоссе, влился в быстрый поток. Впереди двигалась такая же, как у нашего персонажа, машина, только с диваном на верхнем багажнике. И тут герой обратил внимание на то, что его автомобиль, в отличие от едущего впереди, сильно парит. Чем это объяснить?

В школе нас учили: чем выше температура, тем сильнее воздух может насытиться водяным паром. Например, один кубометр в 40-градусную жару способен удержать 51,1 г пара, а в 20-градусный мороз – лишь 1,08 г. Когда температура опускается ниже точки росы, влага конденсируется. Пар в бане прозрачен, а распахнешь дверь – в охладившемся воздухе появится туман. Микроскопические капли воды хорошо отражают свет, а облако ледяных кристаллов на морозе – еще лучше. Образуя туман, пар возвращает окружающему воздуху скрытую тепловую энергию (теплоту парообразования). А затем, кристаллизуясь на морозе, лишнюю теплоту отдают и капли воды. Иными словами, чем больше в воздухе влаги, тем медленней он охлаждается в сравнении с сухим.

Теперь вспомним химию. В каждом килограмме бензина 0,145 кг водорода, который, соединяясь с кислородом воздуха, образует 1,305 кг водяного пара. Пока мотор и выпускная система прогреваются, в глушителе может собраться целая лужа воды! Вносит свою долю и пар, поступающий в двигатель с окружающим воздухом. А вот поведение водяных паров за выхлопной трубой выглядит по-разному. Жарким и сухим днем пар просто уходит в атмосферу. Станет прохладнее – часть его конденсируется в туман, а в мороз – даже в снег. Но процесс конденсации зависит не только от температуры.

В качестве примера во многих письмах приведен инверсионный след самолета. Если тонкая белая нить исчезает быстро, значит, в холодном, но сухом воздухе сконденсировался собственный пар двигателей. Но если лайнер летит в перенасыщенном паром воздухе, след растет, как лавина, и любителям солнечных ванн может долго портить настроение. Известно, что состояние перенасыщенного пара неустойчиво – почему же раньше оно сохранялось? Потому, что воздух был чист. А частицы дыма за самолетом нарушили равновесие, запустили механизм конденсации.

За выхлопной трубой автомобиля немало и дыма, и пыли, и реагентов – есть чем подхлестнуть конденсацию. Но почему у двух одинаковых «приор» выбросы пара разные? Передняя в пути давно, мотор и выпускная система хорошо прогрелись. Конденсат за трубой показатель текущих выбросов: сколько пара образуется в цилиндрах, столько и вылетает вон. Глубоко исследовать роль дивана на крыше по силам лишь серьезному НИИ: мотор сильней нагружен, газы горячее, но и воды в них больше. Что тут важнее, с ходу не определишь. Тем не менее мы получили немало забавных сочинений об аэродинамике диванов российских и зарубежных фирм! Увы, некоторым это помешало правильно ответить на вопрос.

Наблюдательные люди замечали: после холодного пуска машина сначала не парит – влага собирается на холодных стенках резонаторов, глушителей и т. д. Позже за выхлопной трубой появляется облачко, летят брызги воды, а из старого, прохудившегося глушителя она просто течет. Глушитель далеко от двигателя – и нагревается несравненно слабей выпускного коллектора. Покинув стоянку, первые десятки метров водитель вряд ли гнал во всю мощь – соответственно система прогревалась медленно. Но когда на шоссе открыл дроссель, мощный поток раскаленных газов добавил к выбросам из цилиндров и воду, закипевшую в глушителе. Вот откуда мощные облака!

Наш победитель написал: *«Длительность этого явления может быть разной… Чаще всего достаточно 15–20 минут езды по трассе, чтобы вся влага из глушителя испарилась. Если поездки коротки, то набранный конденсат не успевает испариться и скапливается в глушителе – тогда и время прокаливания увеличивается».* Все точно. Кстати, многие читатели советуют в нижней стенке глушителя сверлить дренажные отверстия для стока конденсата.

Заметьте, мы ничего не говорили о неисправностях машины. Если, скажем, пробита прокладка головки блока и тосол течет в цилиндры, парить он будет и жарким летом. **ЗР**

Благодарим всех участников конкурса, а Алексея Пелевина поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 30

А МОГ ЛИ ВЗОРВАТЬСЯ?

…Когда датчик уровня топлива стал капризничать, Боря помог мне его снять. Осмотрел – и поздравил: «Ты, джигит, в рубашке родился! Видишь, вот тут нарушался контакт – и искрил. Дело могло кончиться взрывом». Боря что-то подогнул, контакт восстановил. С тех пор езжу нормально, но кое-что беспокоит. Сам не видел, чтобы вот так, от искры, бензобаки взрывались, но в кино это выглядит очень эффектно! Да и Боря зря говорить не будет. А вдруг контакт снова нарушится? Оправданны ли мои опасения?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 июля 2010 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите свой контактный телефон или иной способ быстрой связи. Ответ – в сентябрьском номере.

ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

За творческий подход к замене сальника Евгений Папин из Липецка получает в качестве приза от компании «Авто-Новь» буксировочный трос-рулетку. Виталий Юркян, студент из Рязани, за остроумную конструкцию поплавка карбюратора награждается канистрой масла ZIC от южнокорейской компании SK Energy.









Евгений ПАПИН

Чтобы заменить сальник коробки передач «Самары», нужно, следуя руководству по ремонту, либо разобрать КП, либо отсоединить картер коробки от картера сцепления, вынуть шток выбора передач и затем уже заняться манжетой. Работы – уйма! Я же все сделал не снимая коробку. Отсоединил от нее тягу привода переключения передач, снял со штока шарнир и пыльник. Проколол шилом стенку старого сальника и крючком из жесткой стальной проволоки выдернул из посадочного места. Новую манжету посадил оправкой из подходящего отрезка трубы.

От отдела эксплуатации ЗР.

Вообще-то, умельцы вынимали негодный сальник и по-другому. Например, просовывали крючок за манжету и цепляли ее (но в любом случае важно не повредить другие детали!). Приемы эти, строго говоря, не новы, однако напомнить о них полезно. Стремясь рационализировать громоздкие заводские технологии, автомобилисты не раз создавали собственные. Их охотно берут на вооружение в автосервисах.

Виталий ЮРКЯН



Однажды двигатель внезапно потерял мощность, зачадил черным дымом… и заглох. Я понял, что карбюратор «залило». Разобрал его и увидел, что от поплавка прямо по пайке отвалился рычажок, которым он связан с осью. Дело было в дороге – ни запаять узел, ни соединить «холодной сваркой», ни купить новый поплавок не мог. Выручила обычная винная пробка, натуральная, из коры. Вырезал ножом подобие поплавка, с торца надрезал. Рычажок разогнул пассатижами, подогнал по месту, вставил в разрез поплавка – и скрепил конструкцию витком проволочки. Убедился, что игольчатый клапан работает, собрал карбюратор – и мотор нормально завелся! Правда, карбюратор заметно «богатил», но до дому-то я доехал без посторонней помощи.

От отдела эксплуатации ЗР.

Можно было даже уровень топлива отрегулировать, благо приемы давно известны. Но зачем? Такой ремонт – мера временная. Задачу доехать, никого не обеспокоив, автор решил с блеском!

www.ladakalina.net

Вентилятор кондиционера «Калины» повредить легко, а купить новый непросто – в продажу поставляют обычно узел в сборе да еще с радиатором в придачу! На форуме советуют не заниматься бессмысленными поисками, а установить неродной вентилятор, например фирмы Sanden. Естественно, места крепления у него другие – потребуется изготовить дополнительные кронштейны. Их эскизы и фото можно найти на одной из веток форума, но нетрудно и самостоятельно спроектировать. Готовим шаблоны из плотной бумаги или картона, тщательно подгоняем по месту, а затем переносим выкройки на металл.

А. ВАСИЛЬ-СИДОРЕНКО, Московская обл.

Действительно очень полезными оказались «Полезные страницы» вашего издательства, когда понадобилось донести аккумулятор от машины до дома! Расстояние метров сто, но батарея – без ручки. Нести перед собой неудобно, вдобавок можно перепачкаться, испортить одежду кислотой. Нашел брошюру в бардачке, свернул трубкой – получилась удобная ручка. Сделал две веревочные петли с удавками наверху и надел на ручку. Нижние стороны петель завел под батарею – и легко ее донес.



В. ДЕХТА, Ростов

Закипевшая в уличной пробке «Газель», к сожалению, не редкость, особенно летом. Я дополнительно охлаждаю мотор, используя радиатор отопителя салона. Но если поток горячего воздуха просто направить заслонкой вниз, к ногам, самому станет слишком жарко. Поэтому к нижнему воздушному патрубку с правой стороны отопителя я присоединил подобранный по размеру гофрированный шланг от пылесоса – и вывел его из машины наружу через отверстие, которое прорезал в лючке КП. Подобные шланги разных размерностей продаются и на строительных рынках.

Г. КОВАЛЕВ, Таганрог

Когда потребовалось заменить на старом БМВ-735 (1990 г. в.) обветшавшие защитные чехлы ШРУСов в приводах задних колес, обнаружил, что вместо них отлично подходят чехлы «гранат» обычной «Оки»! Разница лишь в цене – вместо 450 руб. за штуку заплатил всего по 85 руб.



Мышиная возня

Эта машина – словно мышка: внешне неприметна, но хлопоты временами доставляет. Какие и сколь часто, выяснял Игорь Козлов. Фото Георгия Садкова.

СЕРЫЕ БУДНИ

В каком настроении были дизайнеры ателье Джуджаро (студия Italdesign), нам неведомо, но этот «обмылок» из-под их карандаша – явно не лучшая работа. Может, поэтому к модели прочно пристало прозвище «серая мышка». Вот и коллеги, не мудрствуя лукаво, точно так же прозвали редакционный «Ланос» (ЗР, 2009, № 3).

Речь пойдет не об одной конкретной машине, а о модели в целом. Ведь опыт эксплуатации единичного экземпляра может не совпадать с обширной статистикой, накопленной, например, таксопарками – пробег некоторых их таксомоторов (особенно на Украине, где эти авто наиболее популярны) приближается к полумиллиону километров. Обслуживают такие машины, как правило, у серых дилеров – у них дешевле. Один из таких сервисов и решил поделиться информацией. Но (внимание!) цены в таблицах – от официалов.

ПО ПУТИ ЭВОЛЮЦИИ

«Ланос» построен на агрегатах «Дэу-Нексии», однако кое-какие отличия между ними все же есть. В первую очередь это кузов – иной не только внешне, но и по силовой структуре. Новый скелет обещает быть существенно более прочным. Кстати, потомки в этой дисциплине проявили себя неважно. Скажем, «Шевроле-Авео» в 1998 году заработал за фронтальный удар всего 6 баллов из 16 возможных (тест EuroNCAP).

В штатной эксплуатации кузов держится более стойко, чем у матушки-«Нексии»: коррозии нижних кромок дверей и колесных арок пока не видно даже на авто из первых партий. Но капот не выдерживает «пескоструйки» и сравнительно быстро покрывается рыжими пятнами. Не ждите, пока эти язвы прогрызут металл до дыр – зачистите и закрасьте немедля!

Хлопот с оборудованием кузова немного. Характерны, пожалуй, лишь поломки ручек отопителя. Это вина не только завода, пустившего в дело слишком хрупкий пластик, но и самих владельцев. Просто не надо эти ручки быстро крутить, прикладывая чрезмерное усилие, тем более на морозе.

Бывает, поспешишь, дернешь за рычажок лючка бензобака – да и сорвешь с посадочного места оболочку троса. Поэтому тянуть надо нежно, а чтобы оболочка держалась более надежно, примотаем ее к корпусу замка хотя бы обычной нитью.

Надежность электрооборудования зависит от того, где машина собрана. Корейские экземпляры хлопот не доставляют, а вот украинские, которые преобладают на рынке, – регулярно. Чаще всего отказывают реле, поэтому возите с собой пару-тройку запасных. Желательно корейских – они немного дороже, но долговечнее. Нередко глючит датчик MAP (Mass Air Pressure), с помощью которого контроллер высчитывает расход воздуха двигателя.

Первый симптом неисправности – повышенные обороты холостого хода и расход топлива. В запущенных случаях могут даже возникнуть перебои в воспламенении смеси, что опасно для нейтрализатора. Поэтому с заменой датчика не затягивайте. Опять же лучше поставить корейский.

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **1997** Дебют «Дэу-Ланос». Кузова: седан и 5-дверный хэтчбек. Двигатели: бензиновые, Р4, 1,4 л, 55 кВт/75 л.с.; Р4, 1,5 л, 63 кВт/86 л.с.; Р4, 1,6 л, 78 кВт/106 л.с. Привод передний, М5.
- **2003** Подписано соглашение о производстве «Ланоса» под маркой «Шевроле» на украинском предприятии АвтоЗАЗ.
- **2004** Производство модели в Корее прекращено. В конце года в Запорожье собраны первые авто с доработанным кузовом седан (в силовой каркас внедрены дополнительные брусья безопасности, усилены стойки крыши и некоторые несущие панели). Новый двигатель: Р4, 1,3 л, 51 кВт/70 л.с. (мелитопольский МеМЗ-307, которые ранее устанавливали на «Таврию»); модификация с этим мотором получила собственное имя «ЗАЗ-Сенс».
- **2005** Начало поставок в Россию авто с 86-сильным двигателем.
- **2006** Незначительный фейслифтинг – изменилась решетка радиатора.

«ТІЛЬКЫ ПАЛИВО БЭЗ СВИНЦЮ»

На наш рынок официально поставляли только «ланосы» с 8-клапанными двигателями. В отличие от похожего мотора G15MF, которым комплектовали «Нексию», у двигателя A15SMS выше степень сжатия – 9,5 против 8,6. А кроме того, иные система зажигания и нейтрализатор. Но главное, что мотор стал «втыковым» – так в народе называют агрегаты, у которых при обрыве ремня ГРМ поршни «близко знакомятся» с клапанами. Следите за приводом в оба и меняйте ремень каждые 60 тыс. км, как предписано регламентом ТО. Помпа, как правило, исправно трудится до 120 тыс. км, но случается, что не доживает до этого срока. Поэтому при замене привода тщательнейшим образом проверьте ее состояние. Если заклинит – срежет зубья ремня, и тогда дорогостоящего ремонта двигателя уж точно не избежать.

Цилиндропоршневая группа весьма надежна. Повышенный угар масла начинает проявляться не ранее 250 тыс. км. Зачастую достаточно поменять лишь поршневые кольца и маслосъемные колпачки. Ни расточка, ни хонингование обычно не требуются вплоть до 500 тыс. км.

Слабое место – высоковольтные провода, редко служащие более 100 тыс. км. Явный признак выгорания токоведущей жилы – подергивание двигателя под нагрузкой. Дефектный провод легко вычислить, прозвонив жилу омметром. Порой причины отказа более прозаичны – изоляцию проводов поедают грызуны. Похоже, для них это лакомство. Но в любом случае замену проводов оттягивать не стоит, поскольку из-за сбоев в зажигании пострадает нейтрализатор.

Следите за радиатором охлаждения двигателя – он порой всего за сезон сдается под воздействием проти-



В комплектации SE есть подушка безопасности водителя и ГУР, а версия SX оснащена вдобавок кондиционером и электроприводом стекол. Рукоятки отопителя крутите нежно, особенно на морозе!



СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика электронных систем	1100
Диагностика ходовой части и тормозов	1760
Замена масла и фильтра двигателя (без учета демонтажа защиты моторного отсека)	650
Замена привода ГРМ (вместе с помпой)	4500
Замена сцепления	8870
Замена рулевого наконечника	900
Замена подшипника передней ступицы	3800
Замена тормозных колодок передних/задних	1300/1300
Регулировка углов установки колес	1760
Нормочас	1500–1600



СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	6920/19 150
Блок-фара/фонарь	8680/4200
Капот	18 790
Фильтр масляный/воздушный/топливный	165/580/600
Свечи зажигания (комплект)	1030
Высоковольтные провода (комплект)	2300
Датчик MAP	3500–4820
Ручка управления отопителем правая/левая	150/150
Рычаг передней подвески в сборе	4020
Передние тормозные диски (пара)	5790



На российский рынок официально поставляют только машины украинской сборки с 1,5-литровым мотором. «Ланос» с моторами 1,5 и 1,6 л собирают также в Польше на предприятии Daewoo-FSO, а с 1,4 л – во Вьетнаме (под Ханоем), в филиале GM-DAT.

В штатном варианте силовой агрегат снизу ничем не прикрыт. Для пущего спокойствия установите защиту, вариантов которой на рынке великое множество. Менять масло в коробке неудобно – нет сливной пробки, поэтому надо снимать поддон.

вогололедных реагентов! А вот радиатор кондиционера, который на «нексиях» гнил, на «ланосах» служит довольно долго. К компрессору кондиционера нареканий нет, следить нужно лишь за натяжным роликом. Впрочем, он недорог да и меняется запросто.

При 1500–2000 об/мин и едва нажатой педали газа многие владельцы отмечают неприятные подергивания, словно машина сама по себе то поддаст газку, то отпустит педаль. Если это сильно раздражает, заглушите клапан рециркуляции отработавших газов – вставьте в шланг, который к нему подходит, например, стальной шарик. Разумеется, диаметр его должен быть больше отверстия штуцера (чтобы шарик не засосало в двигатель).

Некоторым не нравится, что при переключении передач (когда педаль газа уже отпущена) обороты двигателя падают медленно. Знайте, что такое поведение – норма. На сей счет был даже издан сервисный бюллетень (SB 17-08-2007). Согласно ему дилеры обязаны разъяснять клиенту, что блок управления двигателем настроили таким образом сознательно – чтобы облегчить работу синхронизаторов коробки... Нам кажется, лукавят производители! Обычно такой прием используют, когда не хотят тратиться на дорогостоящую доводку программного обеспечения, чтобы обеспечить жесткие нормы экологичности двигателя.

ТАК ЦЭ Ж «ОПЭЛЬ»!

Проблем с механической коробкой, по сути, не бывает. Немецкая конструкция оказалась настолько надежной, что пережила уже не один «Опель-Кадет» (без существенных изменений агрегат перекочевал сперва на «Нексию», а позднее и на «Ланос»). Разве что сальники могут потечь, да и то лишь в преклонном возрасте – за 150 тыс. км. Масло залито на весь срок службы, однако при пробеге 80–100 тыс. км желательно его поменять. Хотя это сложнее обычного – нет сливной пробки, поэтому приходится снимать поддон картера.

Сцепление изнашивается к 120–130 тыс. км, что обычно для любой машины. Первые версии «корейцев» были с менее надежным тросовым приводом. Если у вас такой экземпляр, обязательно возите с собой запасной трос. С гидравликой заботы

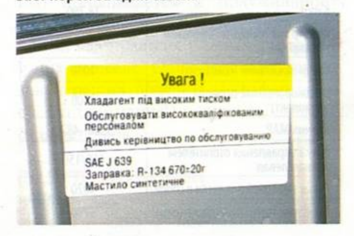
Чтобы не гнил номер на двигателе, заклейте его скотчем или покройте антикором. Где мотор собрали, узнаете по 13-му знаку: В или К – в Корее; I – в Индии; R – в Румынии; С – в Китае.



Хотя и редко, но случается, что нейтрализатор выходит из строя. Взамен чаще ставят такую вот «пустышку», а вместо второго датчика кислорода – обманку. Блок управления двигателем подлог прощает.

Когда маленький пупырышек (стрелка) обламывается, соединение штока с вилкой сцепления начинает скрипеть. Шток несложно восстановить – нужно просверлить по оси отверстие, нарезать резьбу и ввернуть туда винт с высокой полукруглой головкой.

Проблем с радиатором кондиционера стало заметно меньше, чем у предшественницы «Нексии». Но радиатор двигателя прогнивает порой за один сезон.









Какие-либо другие запчасти передней подвески, кроме этих, вряд ли потребуются до 150 тыс. км.

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ CHEVROLET LANOS

Затраты* (ремонт и ТО у дилера)	Сумма, руб.
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	229 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	93 780
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)	
Высоковольтные провода	2600
Радиатор двигателя	9800
Сцепление	16 450
Рулевые наконечники (пара)	4940
Рычаги передней подвески в сборе (пара)	13 000
Подшипник задней ступицы	2780
Тормозные диски и колодки передние	10 060
Тормозные колодки передние (две замены)	7150
Тормозные колодки задние	4600
ИТОГО	394 160
Средняя цена пятилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	169 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	225 160
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	10,4
Расходы на топливо (А92, 23 руб./л)	179 400
Стоимость 1 км пробега***	5,39
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)	
Реле (10 шт.)	1500
Ручки управления отопителем (2 шт.)	1800
Натяжной ролик привода компрессора кондиционера	2360
Подшипник передней ступицы	6730
Нейтрализатор	60 000

*Цены на апрель 2010 года. **Без учета шин, инфляции и ДТП.
***С учетом расходов на топливо.



Шаровые опоры теперь приклепывают. Но бывает, что недобросовестно – тогда соединение стучит, а выявить источник шума непросто.

Задние амортизаторы и подшипники ступиц при аккуратной эксплуатации проходят не меньше 150 тыс. км, а пружины подвески покажутся вечными.



другие – раз в два года менять жидкость. Кроме того, со временем появляется скрип в месте контакта штока рабочего цилиндра с вилкой сцепления. Виной тому обломавшийся центрирующий пупырышек на штоке, без которого, в принципе, можно ездить. Уж если скрип достанет, то придется менять рабочий цилиндр в сборе (отдельно шток не продается).

Подвески на «Ланосе» те же, что у «Нексии». Соответственно, и болячки. Рулевые наконечники изнашиваются к 60–80 тыс. км, шаровые опоры – к 120 тыс. км. Последние к рычагу приклепаны, но в запчасти поставляются и отдельно, причем вместе с крепежом. Такой комплект стоит брать лишь в том случае, если на рычаге нет микротрещин – чаще всего в зоне переднего сайлент-блока. Меняя рычаг в сборе, обязательно ставим новый передний болт (он наиболее нагружен, и были случаи – его срезало).

Ресурс подшипников ступиц и амортизаторов сильно зависит от условий эксплуатации. У таксистов, например, эти детали ходят и за 200 тыс. км, а у некоторых частников, частенько перегружающих машину дачным скарбом, – не более 100 тыс. Бывает, от перегруза даже пружины ломаются, хотя и реже, чем на «нексиях» (очевидно, потому, что багажник «Ланоса» поменьше). Но и такие траты сравнительно невелики. А в целом хлопот у хозяина с машиной не больше, чем у мыши с сыром. ЗР

Благодарим компанию «Сандра Моторс на Ильменском проезде» за помощь в подготовке материала.

Квасить запрещается!

Дмитрий Медведев предложил снова, как когда-то, считать нетрезвым любого водителя, в чьем организме обнаружат хоть малейшие признаки алкоголя. Мы-то тоже против преступников за рулем, но не слишком ли круто хватил президент? В поисках правды и только правды эксперимент над собой и друзьями поставил Сергей Смирнов. Александр Батыру тоже друг, но он только фотографировал.

ПО ЛИТРУ НА БРАТА И СЕСТРУ

Логика власти близка и понятна: нашему человеку и наперсток в рот не давай – под сурдинку стакашку пропустит (по принятой два года назад норме закона, опьянение считается наступившим, если доля этилового спирта составляет 0,3 г на литр крови или 0,15 мг на литр выдыхаемого воздуха – это и есть чаще упоминаемые 0,3 промилле). Но специалисты по части воздействия хмельного на организм уверяют: если думцы предложение одобрят, даже хроническим трезвенникам придется доказывать, что они не пьяные верблюды.

Итак, эксперимент. Лето, жара, жажда... Мы дегустируем... безалкогольные напитки. На возлияние собрались: Игорь (49 лет, рост 176 см, вес 80 кг), Андрей (40, 178, 100), Ольга (молодая и стройная) и ваш покорный слуга (35, 175, 80). Все поклялись, что здоровы и не страдают болезнями, вызывающими повышение содержания алкоголя в организме (такие бывают). Задача перед нами непростая: каждому выпить по литру (!) жидкости. Андрею – кефир (пусть давится), Ольге – бутылку кваса, Игорю – квас бочковой, автору этих строк – кисломолочный напиток айран (потому что люблю я его).

Все строго: перед экспериментом проверили состояние испытуемых, алкометр зафиксировал у всех нулевые показания. Наполнив бокалы, кружки





КОММЕНТАРИЙ ПРАВОВЕДА

Дмитрий МИТРОШИН, зам. начальника отдела нормативно-правового регулирования и международного сотрудничества ДОБДД МВД России:

– Введение критериев состояния опьянения продиктовано необходимостью соблюдать международные обязательства. Пункт 7 приложения к Европейскому соглашению 1971 года (дополнение к Венской конвенции о дорожном движении 1968 года) обязывает договаривающиеся стороны «предусмотреть в национальном законодательстве специальные положения, касающиеся управления транспортным средством в состоянии опьянения, а также допустимый уровень содержания алкоголя в крови водителя, а в соответствующих случаях – в выдыхаемом воздухе». При превышении этого уровня управление транспортным средством должно быть запрещено.

Сейчас разработкой и совершенствованием Конвенции и Европейского соглашения занимается Европейская экономическая комиссия ООН. Правила ЕЭК ООН устанавливают, что максимальный уровень содержания алкоголя в крови не должен превышать 0,5 г чистого алкоголя на литр крови (или 0,25 мг на литр выдыхаемого воздуха). Два года назад внесены изменения в статью 27.12 КоАП РФ, и с тех пор в РФ под состоянием опьянения понимается «наличие абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 г и более на один литр крови или 0,15 мг и более на один литр выдыхаемого воздуха».

и стаканы, под содержательный тост «Будем!» осушили по первой.

Дабы соблюсти формальности, по ходу эксперимента я заполнял таблицу. Сколько мы нагуляли, определяли по показаниям профессионального алкометра – точно такие на вооружении ГИБДД. И первый же замер продемонстрировал: президент, ты не прав! (Ничего, что я перешел на «ты»?) Если бы сейчас действовала «нулевая» норма, инспекторы уже подхватили бы Игорька под белы руки и повели на освидетельствование в медучреждение: прибор показал содержание алкоголя в его «выхлопе» 0,062 мг/л (или 0,12 промилле). В перегаре Оленьки алкоголя обнаружилось еще больше – 0,076 мг/л (0,15 промилле)...

Мой черед. Прицелившись, дыхнул в носик прибора. Результат – 0,056 мг/л, или 0,11 промилле. Выходит, и меня к эскулапам?! А потом в кутузку?! Да я ж!.. Угомонил приговоренный к кефиру Андрей (его показатели остались, как и в начале теста, на нуле): придите, мол, в себя – президентская воля еще не вступила в силу! А вскоре все окончательно очухались: квасное опьянение держится недолго. Через полчаса повторные замеры с алкометром показали, что у всех четверых показания вновь на нуле.

ОПЯТЬ «КОМПРОМИССЫ»?

А еще надо заметить, что если норму «обнулить», в пьяницы-преступники автоматически угодят любители не только кваса и айрана, но и свежих булочек, других продуктов, среди ингредиентов которых все то, что подвержено брожению. В алкаши запишут «потребителей» целого списка лекарств – алкометр не отличит их от тех, кто действительно принял на грудь.

Обязаны доложить, что нижний уровень в 0,3 промилле из действующего закона – это нисколько не разрешение выпить рюмку на дорожку. Его приняли за точку отсчета потому, что это величина погрешности показаний, которое есть у любого массового прибора. Если такой погрешностью пренебречь, что само по себе и ненаучно, и несправедливо, наступят другие последствия: алкометры, которые не будут абсолютно точными, нельзя будет применять. Это означает, что придется списать десятки тысяч современных приборов с принтерами (ценой от 40 тыс. руб. каждый), которые МВД закупило для инспекторов ДПС. Правда, это уже не наша головная боль. **ЗР**

«Алкотектор PRO-100» предоставлен компанией «Алкотектор» (Санкт-Петербург).



КОММЕНТАРИЙ НАРКОЛОГА

Андрей ПРОКОФЬЕВ, кандидат медицинских наук, главный врач медицинского центра «ПармаМед»:

– Результаты вашего эксперимента специалист мог предсказать заранее. Легкие, так называемые транзиторные следы алкоголя можно обнаружить в крови практически каждого человека. Но большинство о них не знает – на самочувствие это не влияет никак, адекватными остаются поведение за рулем, скорость реакции. А ведь существует масса других факторов, куда более существенно снижающих возможности вождения: разговор за рулем по телефону, курение, общая усталость, головная боль, повышенная температура тела и т. д. Только за это права не отбирают и на учет у врача не ставят.

Когда ввели норму в 0,3 промилле, я радовался: наконец-то появился еще один признак правового государства – с установлением твердых критериев шансы, что будет наказан невиновный, снижаются. Тем более что тогда же это нововведение сопровождалось ужесточением наказания за вождение в пьяном виде (чему я тоже рад). Если существующую норму отменить, расширится поле для произвола автоинспекции. А безопаснее на дорогах не станет.

Отменить норму в праве можно, однако такие объективные вещи, как эндогенный этанол (естественный уровень алкоголя в организме) или погрешность показаний прибора, отменить нельзя. Мотивацию президента страны понять можно: мол, россияне не понимают, что такое «чуть-чуть». Но если мы хотим жить в цивилизованном обществе, и принять, и понимать придется научиться.

И практический совет. Квас – прекрасный, полезный напиток, пейте на здоровье, не отвыкайте от него! Уверен, что его не объявят вне закона.



На вопросы читателей отвечает начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России – главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации генерал-полковник милиции Виктор Кирьянов.

1 В Чувашии сотрудники ГИБДД часто не подходят к водителю, когда его останавливают. Обязан ли водитель сам идти к инспектору? Может ли он проигнорировать требование инспектора выйти из машины?

Михаил Потапов, Чебоксары

Правила дорожного движения РФ, равно как иные нормативные правовые акты, не обязывают водителя транспортного средства (ТС) выходить из салона (кабины) для того, чтобы подойти к остановившему его сотруднику Госавтоинспекции. Более того, я не советовал бы это делать – в целях обеспечения безопасности дорожного движения. Обязанность сотрудника ДПС – самому подойти к водителю незамедлительно после остановки ТС, представиться и объяснить причину остановки; такая норма закреплена Административным регламентом МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утвержден приказом МВД России от 2 марта 2009 года № 185). Если сотрудник ДПС поступил иначе, целесообразно сообщить об этом по телефону доверия или подать жалобу руководству соответствующего подразделения Госавтоинспекции. Административный регламент содержит также перечень случаев, в которых сотрудник ДПС предлагает участнику дорожного движения выйти из ТС. К таким относятся: необходимость устранения технической неисправности ТС или нарушений правил перевозки грузов; наличие у водителя признаков опьянения и (или) болезненного состояния; проведение в присутствии водителя (владельца ТС) сверки номеров агрегатов и узлов ТС с записями в регистрационных документах; проведение личного досмотра, осмотра или досмотра ТС и груза; участие в осуществлении процессуальных действий, а также оказании помощи другим участникам дорожного движения или сотрудникам милиции; когда поведение водителя и (или) пассажиров создает угрозу личной безопасности сотрудника. Отказаться выполнять данное требование водитель не вправе, так как сотрудник ГИБДД действует в рамках предоставленных ему законодательством полномочий.

2 Как убедиться в том, что радар или другие приборы, которыми пользуется ГАИ, выдают верную информацию? Могу ли я потребовать от инспектора сертификаты на них?

Алексей Калиниченко, Москва

Согласно упомянутому выше Административному регламенту МВД РФ, технические средства для контроля за дорожным движением, относящиеся к измерительным приборам, должны быть сертифицированы в качестве средства измерения, иметь действующее свидетельство о поверке, выдаваемое органами Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии, и применяться в соответствии с инструкциями и методическими указаниями о порядке применения этих средств. Предъявлять указанные документы сотрудник ГАИ не обязан. Чтобы ознакомиться с ними, следует обратиться с мотивированной просьбой к руководителю соответствующего подразделения Госавтоинспекции. Кроме того, Административный регламент прямо запрещает использование при контроле за дорожным движением технических средств, не предусмотренных табельным расписанием.

3 Я гражданин Армении. Уже 8 лет живу в России по временной регистрации и работаю водителем по армянским правам категорий В и С. Проблем с ними никогда не возникало, однако с этого года хозяин начал требовать, чтобы у меня были российские права. Законно ли требование? Хотел бы также узнать, правы ли были в ГАИ, когда отказались менять мои права на российские?

Акоп, Московская область

Начну со второго вопроса. Вам отказали в замене водительского удостоверения, выданного в Армении, на основании Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений (утверждены постановлением Правительства РФ от 15 декабря 1999 года № 1396), согласно которым лицам, временно пребывающим на территории Российской Федерации, замена их иностранных национальных водительских удостоверений российскими не производится. Вы имеете право управлять ТС в России при наличии международного или национального водительского удостоверения, выданного в Армении, если оно соответствует предписаниям Конвенции

о дорожном движении 1968 года. Если эти предписания не выполняются, потребуется его заверенный в установленном порядке перевод на русский язык.

Что касается вашего работодателя, он вправе предъявлять к водителям дополнительные требования, не противоречащие российскому законодательству. Для того чтобы выполнить его условия, вам придется пройти обучение на право управления ТС требуемой категории и сдать квалификационные экзамены в Госавтоинспекции. При этом российское водительское удостоверение вам будет выдано на срок временной регистрации по месту пребывания. В случае ее продления придется снова обращаться в ГИБДД для выдачи нового водительского удостоверения, но сдавать экзамены больше не потребуется.

4 Регулярно обнаруживаю, что те или иные рекламные вывески заслоняют светофоры, знаки, мешают пешеходам на тротуарах и т. п. Установлены ли требования к рекламе на дорогах и наказание за их нарушение?

Олег Баринский,
Ленинградская область

При размещении рекламы на улицах и автомобильных дорогах руководствуются в первую очередь положениями федерального закона от 13 марта 2006 года № 38-ФЗ «О рекламе». Соответствующие технические аспекты регламентированы ГОСТ Р 52044–2003 «Наружная реклама на автомобильных дорогах и территориях городских и сельских поселений. Общие технические требования к средствам наружной рекламы. Правила размещения». При этом Кодексом РФ об административных правонарушениях установлена ответственность за нарушение соответствующих требований. Так, установка в границах полосы отвода автомобильной дороги рекламных конструкций, не соответствующих требованиям технических регламентов и (или) нормативным правовым актам РФ о безопасности дорожного движения, или же информационных щитов и указателей, не имеющих отношения к обеспечению безопасности дорожного движения или осуществлению дорожной деятельности, влечет ответственность по ч. 2 ст. 11.21 в виде наложения административного штрафа на граждан в размере 1–1,5 тыс. рублей; на должностных лиц – 3–5 тыс. рублей; на юридических лиц – 50–80 тыс. рублей.

Размещение рекламы, имеющей сходство с дорожными знаками, или размещение рекламы на знаке дорожного движения, его опоре или любом ином приспособлении, предназначенном для регулирования дорожного движения, влечет наложение административного штрафа на граждан в размере 2–2,5 тыс. рублей; на должностных лиц – 10–15 тыс. рублей; на юридических лиц – 100–200 тыс. рублей (ч. 1 ст. 14.38). Кроме того, чч. 2–5 ст. 14.38 предусматривают санкции в отношении водителей, должностных лиц и юридических лиц за нарушение требований, касающихся использования рекламы на ТС. Как видите, действующее законодательство дает возможность минимизировать воздействие рекламы на безопасность дорожного движения.

Пользуясь случаем, хочу призвать читателей ЗР информировать органы Госавтоинспекции о фактах потенциально негативного влияния рекламы на аварийность. С каждым случаем мы будем разбираться, если надо – примем меры по демонтажу такой рекламы.

5 Остановивший меня сотрудник ГИБДД стал требовать, чтобы я рассказал, как понимаю значение сигналов регулировщика, которые указаны в ПДД. Он сказал, что имеет на это право. Так ли это? Если да, то значит ли, что я должен знать все ПДД наизусть?

Равиль Кирсанов, Набережные Челны

Помнить Правила наизусть вы, конечно, не должны. Однако знать и соблюдать положения, относящиеся к вам как к участнику дорожного движения, вы обязаны – в соответствии с п. 1.3 ПДД. Полагаю, что данное требование вполне очевидно и не нуждается в пояснении. Инспектор, утверждая, что он вправе проводить подобный «экзамен», видимо, основывался на п. 2.3.2 ПДД, в котором на водителя возлагается обязанность в установленных случаях проходить проверку знаний ПДД и навыков вождения. Но поскольку порядок проверки российским законодательством не прописан, следует считать, что инспектор превысил свои полномочия.

А я говорю, не мигай!



Федерация автомобилистов России (ФАР) объявила войну мигалкам, акцию назвала бессрочной. Похоже, иные представители власти тоже осознали, что с беспределом чиновников на дорогах надо что-то делать. Хронику противостояния отследил Игорь Моржаретто.

Мигалки должны быть «только на машинах президента РФ и премьера. Чем меньше мигалок, тем будет лучше с безопасностью движения». Вы удивитесь, но с таким заявлением выступил не какой-нибудь правозащитник, а пассажир VIP-лимузина Сергей Миронов, председатель верхней палаты парламента. Буквально через день эту тему развил мэр Москвы Юрий Лужков: возмущение простых автолюбителей по поводу изобилия спецсигналов на машинах вполне естественное, количество машин с мигалками в Москве, заявил он, запредельно и, чтобы ликвидировать дискриминацию, требуется правительственное решение. Но, в отличие от Миронова, Лужков считает, что мигалки должны быть не у двух, а у трех человек – президента, премьер-министра и патриарха. (Почему же мэр обделил верховного муфтия и ему подобных глав других конфессий?)

Надо сказать, все эти заявления сделаны в связи с объявленной ФАР акцией «Война мигалкам». «Людей, которые хотят участвовать в акции, мы призываем нажимать на клаксон, когда они видят нарушение правил дорожного движения со стороны водителей машин с мигалками, но без спецокраски, размещать на своих автомобилях стикеры «Мигалки – позор России» или «Слуга народа, снимай мигалку!», – призвал руководитель московского отделения федерации Сергей Канаев. Кроме того, ФАР готовит обращение к президенту РФ, подписать которое обещали члены Общественной палаты, депутаты Госдумы, видные люди страны. Его авторы потребуют от Дмитрия Медведева лишить чиновников привилегий при передвижении по дорогам.

А ведь проблема-то давняя, но никак не лечится. Кто ответит, сколько сиятельных пассажиров имеют право на мигалку? Согласно постановлению правительства – чуть меньше тысячи, но реально синих маячков на крышах авто куда больше. О представителях правоохранительных органов речь не идет – в этом году Верховный суд РФ подтвердил их право в случае служебной необходимости не соблюдать ПДД. Однако же синие маячки вспыхивают на авто руководителей крупных компаний, которые в том списке не значатся, депутатов Госдумы... Последние, смешно сказать, периодически возбуждались по поводу правомерности пользования огнями-«вездеходами», предлагали (и не устают предлагать) самые разные варианты законопроектов, ограничивающих число мигалок, и сами же раз за разом возвращали их на доработку.

А действительно, сколько можно позволить в стране мигалок? Кроме тех, что установлены на машинах скорой помощи, пожарной охраны, милиции и иных спецслужб (при наличии соответствующей раскраски), – внимание! – нисколько. Президента и других руководителей государства и без того сопровождают представители Федеральной службы охраны. Чиновников, если те спешат по неотложным делам (всем понятно, что так бывает), может провести через пробки милицейский эскорт. Но зачем мигалка представителю правительства в Верховном суде – человеку, призванному блюсти равенство всех перед законом? А сам он – над законом?.. Или взять главу Росрыболовства – без спецсигналов он, что ли, опоздает к началу путины? А вице-президенту нефтяной компании зачем? Чтобы доказать, что он круче заслуженного врача? Куда спешил по встречной полосе советник президента по протоколу, который чуть не столкнулся с нашим читателем А. Хартли?..

Как ни цинично это звучит, и нынешняя кампания против мигалок закончится ничем: чиновники от своих привилегий, ими же себе и назначенных, не откажутся. Единственное, что изменит ситуацию, – воля президента. Ведь понятно же: домигались так, что – край. **ЗР**

Андрей ХАРТЛИ, предприниматель (его неординарный поступок поднял новую волну борьбы с мигалками):

– Почему я так сделал? Видимо, накипело. Когда на широком проспекте мне прямо в бампер уперся черный БМВ с мигалкой (он объезжал затор по встречной полосе), я не испугался, а здорово разозлился. С фотоаппаратом (в тот день он случайно оказался со мной) подошел к лимузину и потребовал объяснить, какого ляда водитель нарушает правила движения. Тут из БМВ выскочил шофер и начал мне угрожать. Испугаться я не успел, потому что меня тут же поддержали другие водители – думаю, надоело, когда их держат за быдло.

Страх охватил позже, когда БМВ умчался, а я вернулся за руль: смотрю – руки дрожат. Оглянулся – вижу, поодаль машина ДПС, инспектор говорит по рации. Ну, думаю, сейчас меня точно сцапают. Но обошлось... Отснятый на дороге ролик выложил в Интернет. И что вы думаете, уже через час пошли отклики! Неизвестные мне люди выражали свою поддержку! Значит, в подобные передряги попадали многие, всем надоело ощущать себя на дорогах людьми второго сорта против чиновников с мигалками!

Я не экстремист, наоборот, культивирую в себе сдержанность и благоразумие, поскольку учусь в Академии госслужбы и в перспективе хочу поступить на государственную должность. Мне это интересно! Но для начала я хочу знать, что живу в стране, в которой торжествуют правила приличия и перед законом все равны.

На пути исправления

Пока депутаты и инициативные граждане предлагают свои реформы ГИБДД, инспекция в плановом порядке подготовила очередной пакет поправок в ПДД. С нововведениями знакомился Сергей Смирнов.

Предложения ГИБДД находятся на согласовании в правительстве РФ, поэтому рано говорить о том, какие именно изменения станут нормой. Тем не менее вникнуть в их суть стоит.

Как только КоАП РФ разграничил ответственность за выезд на встречку при объезде препятствия и при других обстоятельствах, тут же встал вопрос: а что, собственно, считать объездом препятствия? Ведь в ПДД подобное понятие не описано. То же касается ограниченной видимости. Пункт 11.5 ПДД прямо запрещает обгон при ограниченной видимости, но что это за состояние, Правила не разъясняют. В них говорится о «недостаточной видимости». Насколько совпадают эти понятия? Устранение подобных пробелов, надеюсь, снизит количество незаконно обвиненных в нарушении Правил.

Главный госавтоинспектор страны Виктор Кирьянов в интервью «Интерфаксу» пояснил, что предлагается запретить выезд на полосу встречного движения при любом обгоне и объезде препятствия на четырехполосной дороге. Поворачивать же налево и разворачиваться на таких участках дорог можно будет только в тех местах, где это разрешено. Честно говоря, не совсем понятно. Ведь противоположные потоки на четырехполосной дороге обычно разделены сплошной линией разметки, пересекать которую и так запрещено. Возможно, предстоит сформулировать само понятие «выезд на полосу встречного движения», дабы у водителей и мысли не возникало говорить инспектору, что «выехал-то автомобиль на встречку лишь одним колесом!».

«Дневные ходовые огни» – такую позицию предлагается внести в пункт 19.5 ПДД. Связано это с тем, что многие импортные автомобили оснащены в дополнение к ближнему и дальнему свету фар специальными огнями, которые фактически заменяют ближний свет при движении в светлое время суток. Что же, тут мы вполне в русле мировых тенденций.

«Европейский круг» – попытка организовать движение, как в Европе. Там круг всегда является главной дорогой, и все движущиеся по примыкающим должны уступать «круговым». У нас же автомобили нередко скапливаются на кругу – в результате перекресток забивается машинами. Но неужели до сих пор необходимость сделать круг главным не была очевидна? Впрочем, лучше поздно, чем никогда.

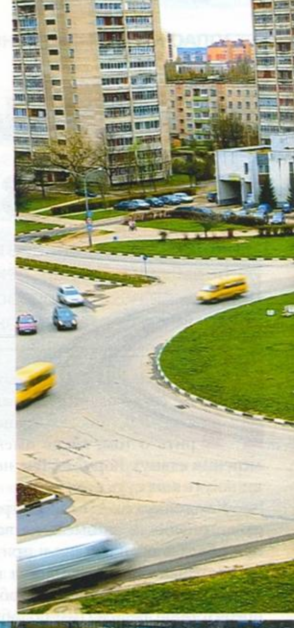
Не остались без внимания транспортные средства, двигающиеся со скоростью меньше 30 км/ч, – за их-то обгон многих водителей и лишают прав. Если раньше грузовикам, тракторам и прочим тихоходам было предписано остановиться на обочине и пропустить скоростные машины, то сейчас в ПДД подобного пункта нет. Ширина же большинства наших дорог да и сплошная полоса, которую наносят по поводу и без, не позволяет обогнать плетущийся каток без выезда на встречку. И тут выскакивают «двое из ларца», только вместо исполнения желаний отнимают водительское удостоверение. Будем рады, если новое положение разрешит обгон тихоходов.

Чтобы несознательные элементы летом не портили дорожное покрытие шипами зимних шин, предполагается с 1 июня по 31 августа разрешить езду только на летней или всесезонной резине (во втором случае, естественно, без шипов). Ну а поскольку лето в отдельных частях нашей необъятной родины наступает в разные сроки, местные органы власти смогут своим решением сдвигать запретный период.

ЗР неоднократно писал, что действующие ПДД требуют «капитальной реконструкции». Одной лишь корректорской правкой текста ПДД ситуацию не изменить. Тем не менее в предложениях автоинспекции, пусть и появились они с запозданием, есть резон. ЗР

Ждем дорогого гостя

22 года назад был опубликован рассказ неизвестного писателя М. Задорнова «Открытое письмо генеральному секретарю». Он мгновенно разошелся по всей стране в ксерокопиях. Только за прошедшие годы ничего не изменилось, убедились Игорь Моржаретто и Александр Кульнев (фото).



Вот избранные места из этого, без сомнения, эпохального рассказа. «Пишут Вам благодарные жители города, в котором Вы побывали недавно. Правда, только за три дня сообщили нашим городским властям, что приезжаете, но все равно они успели сделать больше, чем за все годы Советской власти. Все улицы были освещены, заасфальтированы, озеленены. В ночь перед Вашим приездом было вырыто 356 подземных переходов, а строители достроили, наконец, мост, о торжественной сдаче которого рапортовали еще в прошлой пятилетке. Была восстановлена телефонная связь с другими городами, которую немцы обрезали при отступлении… Очень просим, приезжайте еще!»

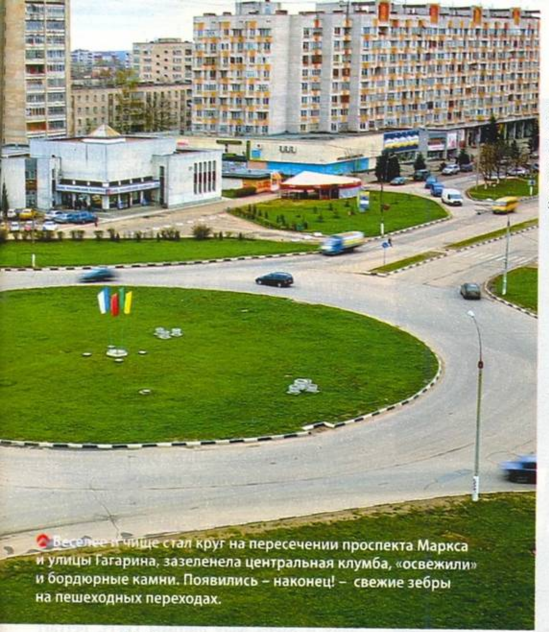
Но ведь этот текст не устарел и 22 года спустя. По российской чиновничьей традиции к каждому приезду руководителя страны в город N умеют красиво пустить пыль в глаза – мол, живем чисто и славно. За примером далеко ходить не надо: в конце апреля город Обнинск Калужской области надумал посетить президент России. Что тут началось!.. Собственно, излишне что-то описывать – достаточно посмотреть на снимки, сделанные за день до Высокого Визита. ЗР

На проспекте Маркса в славном Обнинске обновлена разметка. Оказывается, здесь две полосы движения! Правда, краска быстро стерлась… Зебра тоже стала ярче ненадолго.

Срезали и заасфальтировали «лежачего полицейского» перед остановкой – дабы не колыхал высоких гостей (обычные резиновые «полицейские» на пути следования остались лежать нетронутые). Хорошо бы вернуть его – защищал пешеходов на переходе от лихачей (ДТП здесь случались регулярно).

Покрашены бордюрные камни – красиво и парадно!

Вычищены и вскопаны газоны на разделительной полосе. Надо полагать, и засеяны.



Веселее и чище стал круг на пересечении проспекта Маркса и улицы Гагарина, зазеленела центральная клумба, «освежили» и бордюрные камни. Появились – наконец! – свежие зебры на пешеходных переходах.



Платная автостоянка при въезде в город на несколько дней превратилась… в вертолетную площадку. А вдруг Высокий Гость решит добираться в Обнинск по воздуху? Для этого все машины на время выселили, частично спилили фонарные столбы. Добро пожаловать!

А вот сюда, на проспект Ленина, хотя он тоже идет через весь город, по плану президент заезжать не собирался, поэтому ямы и разбитый асфальт остались на месте… Это – не для Высоких Гостей, а для местных жителей!



Бэби-бум

Продолжаем публиковать результаты тестов детских сидений, проведенных по методике немецкого автоклуба ADAC. В прошлом номере Максим Сачков уделил внимание моделям малой «грузоподъемности». Остались кресла для подросших детишек – весом до 36 кг.



На тесте еще почти три десятка моделей, большая часть которых относится к категории II/III, рассчитанной на детей примерно четырех лет и старше. И еще несколько универсальных сидений, подходящих также для группы I. Они предназначены в том числе и для ребятни, выросшей из кресел-переносок и теперь сидящей лицом по ходу движения.

ГЛАВНОЕ – БЕЗОПАСНОСТЬ

Именно она в наибольшей степени влияет на итоговую оценку. Впрочем, как именно ADAC испытывает кресла и выставляет баллы, подробно описано в предыдущем номере. В таблицу сведены детские сиденья 2007–2009 модельных годов. За рамками материала остались изделия только тех фирм, которые не представлены на нашем рынке.

«Единицы» получили модели Vario Max и Mega Max фирмы IWH, Ferrari Teko от производителя Kids im Sitz, кресло Alpin Daisy. Не исключено, что такие сиденья появятся на вторичном рынке, поэтому краткая информация об этих иноземных изделиях лишней не будет.

Строгие замечания по безопасности получили и некоторые модели, поставляемые в Россию. Например, производитель универсальной Chicco Neptun (группа I/II/III), предназначенной для перевозки детей тяжелее 22 кг, рекомендует снимать спинку – ребенок сидит на подушке, пристегнутый автомобильным трехточечным ремнем. Очевидно, что в этом случае защиты от бокового удара нет. Некоторые «универсалы» (Chicco Max 3S, Recaro Start), рассчитанные на детей от 9 кг, не укомплектованы пятиточечными ремнями, а штатные в авто не обеспечивают маленьким пассажирам должной защиты – более того, могут даже навредить. Поэтому специалисты не рекомендуют усаживать в такие кресла детей младше года, у которых кости еще не окрепли. Правда, для модели Recaro Start дополнительно предлагается специальный столик, который не только удобен для игры, но и заметно снижает нагрузки при ударе. Но этот аксессуар хорош скорее как дополнение к ремням, а не как основное удерживающее средство.

УЧТИТЕ ПРИ ВЫБОРЕ

Нацеливаясь на покупку универсального кресла из группы I/II/III, стоит

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ДЕТСКИХ СИДЕНИЙ АВТОКЛУБОМ ADAC

Модель	Цена в Германии, евро	Цена в России, руб.	Крепление «Изофикс»	Безопасность	Удобство пользования	Комфорт	Уход	Общая оценка
Группа II/III (от 15 до 36 кг)								
Cybex Solution X-Fix	159	7500	есть	4	5	4	4	4
Сиденье почти без недостатков: минимальные нагрузки при фронтальном и боковом ударах, хорошая фиксация в автомобиле, высокий подголовник. Удобное, из добротных материалов, не затрудняет обзор. Чехол легко снимать и чистить.								
HTS BeSafe iZi UP X2	149	6500	нет	4	5	4	4	4
Отличные показатели при боковом ударе, хорошие – при фронтальном. В некоторых машинах устанавливается недостаточно надежно. Затруднен обзор. Чехол легко снять, но стирать его можно только вручную.								
Concord Transformer XT	270	12500	есть	4	4	4	4	4
Удобное, безопасное, но тяжелое сиденье. Высоковаты нагрузки при фронтальном ударе, затрудненный обзор, трудно снимать чехол.								
Sunshine Kids Monterey Booster	130	8000	есть	4	4	4	4	4
Минимум претензий к безопасности, никаких трудностей при установке сиденья и пристегивании ребенка. Отличные материалы и качество изготовления; чехол легко снимается, но плохо чистится.								
Bébé Confort Moby	159	7000	нет	4	5	4	4	4
Модель одна из самых легких (4,2 кг), при этом добротная и безопасная. Немного превышены допустимые показатели при фронтальном ударе, крепление недостаточно жесткое. Чехол придется стирать руками.								
Cybex Solution X	130	6300	нет	4	5	4	4	4
Отличные показатели безопасности немного портит недостаточно надежное крепление сиденья. В остальном – без претензий. Чехол нельзя стирать в машинке.								
Casualplay Protector	219	8500	нет	4	4	4	3	4
Высоковаты перегрузки при фронтальном ударе, небольшие претензии к креплению сиденья. Оценка за уход снижена, поскольку чехол тяжело снимать, а стирается он только вручную.								
Casualplay Protector Fix	289	12 500	есть	4	4	4	3	4
Как и у модели без «Изофикса», высоковаты перегрузки при фронтальном ударе, однако крепление более надежное. Чехол легко снимается, но плохо поддается чистке.								
Kiddy Discovery Pro	150	9500	нет	4	4	4	4	4
Сиденье – твердый хорошист, придраться особо не к чему. Единственное замечание (предъявляемое большинству моделей без крепления под «Изофикс») – недостаточно жесткая фиксация в автомобиле.								
Römer Kid	135	10 500	нет	4	5	4	4	4
Отличные показатели при фронтальном ударе, чуть хуже – при боковом. Легко устанавливать кресло и пристегивать ребенка, но сиденье фиксируется не очень надежно. Затрудняет ребенку обзор по сторонам.								
Römer Kidfix	160	14 000	есть	4	5	4	4	4
В графе «Замечания» пусто: серьезных нареканий нет. В числе неоспоримых достоинств: отличные оценки за безопасность, очень надежная фиксация в автомобиле, доходчивая инструкция и таблички с предупреждениями, удобная поддержка бедер.								
Maxi-Cosi Rodi XR	139	9000	нет	4	4	5	4	4
Некритично превышены допустимые показатели при фронтальном ударе, небольшие замечания к фиксации сиденья в автомобиле. В остальном все отлично. Лишь чехол трудно снимать и чистить.								
Römer Kid Plus	140	11 000	нет	4	5	4	5	4
Очень добротное, удобное, практичное сиденье. Лишь в плане безопасности есть мелкие недочеты, характерные и для многих других моделей из этой группы: чуть выше перегрузки при боковом ударе и недостаточно надежна фиксация кресла в автомобиле.								
Concord Lift Evo PT	134	7500	нет	4	5	4	4	4
Кресло довольно высокое – могут возникнуть трудности с установкой в автомобиль с низким потолком на заднем ряду (это, например, купе). Незначительные нарекания по безопасности, мелкие огрехи в отделке.								
Jané Indy Team Plus	189	8000	есть	3	4	4	4	3
Несмотря на надежное крепление при помощи «Изофикса», допустимые перегрузки при фронтальном и боковом ударах немного превышены. Удобное и добротное сиденье, чехол легко снимается, но стирать его рекомендуют только вручную.								
Nania Dreamfix SP	59	3500	нет	3	4	4	4	3
Очень легкая и дешевая модель с отличной отделкой. Однако безопасность хромает – чуть превышены перегрузки при фронтальном и боковом ударах и ненадежна фиксация сиденья. Чехол нельзя стирать в машинке.								
Recaro Monza	139	14 500*	нет	3	5	4	4	3
Очень удобное в эксплуатации сиденье, просто устанавливать его и пристегивать ребенка. Серьезный недостаток – повышенные перегрузки при фронтальном ударе, при боковом чуть ниже.								
HTS BeSafe iZi Up	149	5000	нет	3	4	4	4	3
Никаких замечаний относительно фронтального удара, но при боковом перегрузки высоковаты. В остальном все в порядке, за исключением ограниченного обзора у ребенка по сторонам.								

**Цена для модели с креплением «Изофикс».*

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ДЕТСКИХ СИДЕНИЙ АВТОКЛУБОМ ADAC

Модель	Цена в Германии, евро	Цена в России, руб.	Крепление «Изофикс»	Безопасность	Удобство пользования	Комфорт	Уход	Общая оценка
STM Ipai	119	10 000*	нет	3	5	4	4	3
Неплохое кресло, очень удобное в эксплуатации – легкое, его просто устанавливать, пристегивать ребенка, чехол легко снимается и стирается в машинке. Слабое место – повышенные перегрузки при фронтальном ударе.								
Nania Starter SP	35	3000	нет	3	4	4	3	3
Дешевое, при этом удобное и для родителей, и для детей кресло. Оценки за безопасность снизили по результатам проверки на удары и за посредственную фиксацию сиденья в автомобиле. Чехол трудно снимать, стирать можно только вручную.								
Recaro Start 2.0	275	14 500	нет	3	4	5	5	3
Довольно дорогая модель, комфортная, удобная, практичная. Странно, что безопасности разработчики уделили недостаточно внимания: высоковаты нагрузки при ударах, неудобная прокладка ремня.								
Chicco Key 2-3	119	6500	нет	3	4	4	3	3
Удобное в эксплуатации кресло, очень комфортное в положении для сна. Посредственные показатели при фронтальном и боковых столкновениях, чехол трудно снимать, стирать его рекомендовано только руками.								
Jané Montecarlo Plus (Isofix)	189	8500	есть	3	4	4	4	3
Понятная инструкции, простая установка, кресло удобное и с хорошим обзором. Высоковаты показатели перегрузок при ударах; чехол легко снять, но трудно очистить от грязи.								
Группа I/II/III (от 9 до 36 кг)								
Kiddy Comfort Pro	230	15 500	нет	4	4	4	4	4
Комфортное и легкое сиденье с хорошими показателями. Незначительный недостаток – нежесткая фиксация в автомобиле. Рекомендация: перед покупкой следует усадить в креслице ребенка – убедитесь, что с ограничительным ударопоглощающим столиком ему удобно.								
Nania Newline	79	4000	нет	3	3	3	4	3
Одна из самых легких моделей в группе, но не без недостатков: перегрузки чуть выше нормы, затруднительно устанавливать кресло и пристегивать ребенка, некомфортная поддержка бедер, ограниченный обзор.								
STM Starlight SP	190	10 500	нет	3	4	4	3	3
Конструктивный аналог модели Recaro Young Sport. Немного превышены допустимые перегрузки при ударах, недостаточно хорошая фиксация, затрудненный обзор. Чехол трудно снимать, но просто мыть. Мелкие огрехи в отделке.								
Nania Racer SP	55	3300	нет	3	3	4	3	3
Бюджетная модель с удовлетворительными характеристиками. Посредственные показатели по фронтальному удару, чуть лучше – по боковому. Проблематично устанавливать кресло и пристегивать ребенка. Ограниченный обзор; чехол трудно снимать и нельзя стирать в машинке.								
Chicco Max 3S	99	5500	нет	2	4	4	4	2
Результаты «ударных» тестов хорошие, лишь при фронтальном ударе перегрузки чуть выше нормы. Оценку за безопасность снизили за посредственную фиксацию кресла, неправильную прокладку автомобильного ремня и отсутствие у сиденья пятиточечных ремней, необходимых для оптимальной защиты детей из группы I.								
Recaro Start	290	18 000	нет	2	4	4	5	2
Причины низкой оценки за безопасность – те же, что и у Chicco Max 3S. Хотя по остальным критериям полный порядок, за исключением не очень удобной регулировки спинки и посредственного обзора у ребенка.								
TEAM-TEX NewFix SP	69	3500	нет	1	1	3	3	1
Самый серьезный недостаток – сиденье почти не защищает детей тяжелее 25 кг при боковом ударе. В числе прочих претензий: неудобно устанавливать кресло и пристегивать ребенка, скупая инструкция, некомфортная поддержка бедер, непрактичный чехол.								
Chicco Neptun	119	7000	нет	1	3	4	4	1
В группе III сиденье можно использовать без спинки, то есть в этом случае кресло не защищает при боковом ударе. Во многом поэтому столь низка оценка за безопасность. Кроме того, трудно устанавливать кресло и пристегивать ребенка. Сложно чистить чехол.								

взвесить все «за» и «против». Конечно, модели удобны тем, что рассчитаны на длительное пользование – в них ребенок попадает из переноски и доезжает до того момента, когда сиденье уже не нужно (ориентировочно 12 лет или рост 150 см). Обратная сторона универсальности – большая масса и худшие показатели безопасности по сравнению с креслами, имеющими обозначение II/III.

Как и в младших группах, предпочтение стоит отдать моделям с креплением «Изофикс». Такие удобнее, проще в установке да и безопаснее. Даже среди лидеров теста, не говоря уже об аутсайдерах, специалисты ADAC отмечали недостаточно хорошую фиксацию моделей, пристегнутых автомобильными ремнями. Как результат – больше перегрузки при аварии, соответственно слабее защита.

Во многих автомобилях для более надежной установки детского кресла лучше снять подголовник с заднего сиденья. Кроме того, из-за разной формы и длины автомобильных подушек и спинок лучше сначала примерить сиденье, а уж потом лезть в кошелек. Нелишне устроить примерку креслица маленькому пассажиру – ему же в нем ездить!

Внимательно ознакомившись с результатами тестов, заботливый родитель наверняка добавит к списку критериев для оценки, предложенных специалистами, еще и собственные. И это логично. Ведь только вы знаете, что именно для вашего чада хорошо, а что плохо. **ЗР**

Наши люди

Цель редакционного конкурса «Гран-при «За рулем» – определить лучшие автомобили российского рынка. Читатели журнала – компетентное жюри. Кто они сами и какие автомобили выбирают для себя? Исследовал тему и обобщил результаты Дмитрий Федоров.

ПОСЛЕ ХОРОШИХ ВРЕМЕН

Доходы населения упали, кредитные программы утратили былую привлекательность – и покупатели пересмотрели свои приоритеты... Мы сравнили результаты анкетирования 2009 года с данными, полученными в 2008-м, относительно благополучном году.

Вот самая поразительная цифра. Среди приславших анкеты в прошедшем году стало больше дам – 15% всей аудитории. Почти двукратный рост за год! А ведь мы не пытались добиться особого расположения женской аудитории (выставленные в качестве призов для победителей Гран-при три симпатичных «Хёндай-i20» тоже не в счет). Теперь можем утверждать, что обобщенные результаты опроса отражают не только мужские предпочтения.

В 2008-м, отвечая на вопрос о своем материальном положении, основная часть респондентов (51,4%) записала себя в средний класс, представители которого время от времени покупают дорогие вещи. Автомобили в том числе. А вот в 2009-м этот класс набрал 46,5% и тем самым переместился с первой позиции на вторую. Почти половина, то есть 48% (в 2008-м – 43,5%), респондентов зарабатывают только на одежду и еду. Чуть не вдвое сократилась доля полностью обеспеченных (0,9 против 1,7% по результатам 2008 года), и едва не в такой же степени выросло количество проанкетированных, которые сообщили, что им хватает только на еду (4,2 против 2,3%).

Но даже в трудные времена никто не собирается отказываться от нового автомобиля. О нем больше всех мечтают женщины (63%), молодые люди 26–35 лет (61%), квалифицированные специалисты (62%) и руководители (64%). Кстати, этот перечень почти полностью совпадает с обобщенным портретом читателя ЗР: он молод (39,3% респондентов – в возрасте от 26 до 35 лет), высокообразованный специалист (33,9%), живет в Центральном федеральном округе (28,3%).

В 2008 году 52,8% читателей собирались купить авто в кредит, теперь таких куда меньше – 30,5%. На собственные накопления рассчитывают 32,4% (в 2008-м – всего 20,6%). На 10,5% больше стало тех, кто решил отложить покупку до лучших времен (15,4 и 25,9%).

ХОЧУ НАДЕЖНЫЙ И ДЕШЕВЫЙ!

В перечне самых востребованных качеств автомобиля существенных изменений относительно результатов, полученных в 2008-м, нет, так что ограничимся изложением данных последнего опроса. Традиционно на первом месте – надежность (за нее голосуют 84,9%), далее – соотношение цена/качество (78,1%), практичность (61,6%), ездовые свойства (61%). Вместе с тем низкая стоимость обслуживания (55,6%) теперь ценится выше комфорта (53,4%). Женщины по-прежнему за комфорт (67%). Ради снижения расходов на покупку и содержание машины многие готовы пожертвовать вместимостью кузова.

МУЖСКИЕ, ЖЕНСКИЕ, ВОЗРАСТНЫЕ

Мужчины чаще примеряют на себя «Шкоду», затем – «Рено», следом – ВАЗ. Меньше всего их интересует «Мазда». У женщин, как водится, все по-другому: «Мазда», «Хёндай», «Тойота». Наименее женственной дамы сочли «Шкоду».

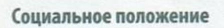
Покупателям от 26 до 35 лет больше всего нравятся «Шкода» и «Шевроле», КИА и «Фольксваген» у них на втором месте. Повзрослев до 46 лет, покупатель присматривается к «Мазде», а также к «Мицубиси», «Тойоте», «Фольксвагену», а вступив в пору зрелости, приоритеты расставляет так: «Ниссан», ВАЗ, «Хёндай» или «Рено».

РАЙОНИРОВАНИЕ МОДЕЛЕЙ

Жители Центрального федерального округа в качестве новой машины рассматривают, как правило, «Фольксваген» или «Рено». «Хёндай» – в запасных. Для обитателей Поволжья самый привлекательный (если разобраться, доступный по деньгам) – ВАЗ. На Урале ценят «Хонду», в Северо-Западном регионе – «Рено». На юге России чаще всего засматриваются на «Мазды», в Сибири почитают «Ниссан». На Дальнем Востоке «Тойота» вне конкуренции.

Проанализировав почти 48 тысяч анкет (а это почти в два раза больше, чем их поступило в редакцию годом ранее), мы выяснили, что главными претендентами на то, чтобы быть купленными, остаются все же машины Волжского автозавода (13,9%). За истекший год привлекательность продукции АВТОВАЗа даже выросла (в 2008 году – 12,7%). Самая желанная модель – «Приора» (26%).

Вторую строчку в рейтинге предпочтений теперь занимает «Тойота», на которую она поднялась с прошлогодней четвертой (но в целом прирост невелик – с 7,7 до 8,2%). Надо думать, в этом определенная заслуга наших читателей с Дальнего Востока, которые в 2009 году дали невиданный всплеск активности – их доля в общем числе участников анкетирования возросла с 0,4 до 5,4%, то есть в 13,5 раза! «Рено», занимавший в 2008 году вторую позицию, неожиданно скатился на седьмое место с показателем популярности 4,9% (было 12,3%). «Фольксваген» «подрос»: был седьмым (3,7%) – стал пятым (7,1%). И «Хёндай» поднялся в рейтинге – переместился с шестой (3,9%) позиции на четвертую (7,9%). «Форд» в который раз демонстрирует завидную стабильность: он снова на третьей ступени подиума (хотя в целом интерес к марке снизился – с 9,5 до 8,0%). Но наибольший взрыв покупательского интереса вызвал КИА. «Корейцы» умудрились за год подняться с 14-го места в общем зачете на шестое, увеличив свою долю с 2,1 до 7,9% – в 3,7 раза!







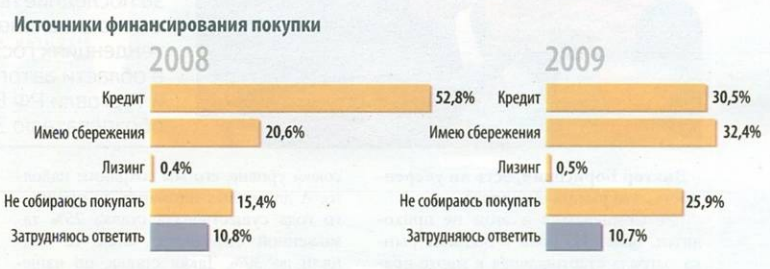
СТАБИЛЬНОСТЬ ДОРОГОГО СТОИТ

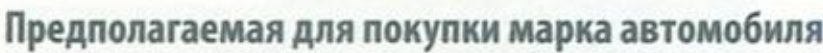
Как за истекший год изменились предпочтения в отношении тех или иных моделей? Из «тойот» потребительский интерес в первую очередь возбуждает «Королла», хотя за истекший период она заметно уступила свою долю (24,7% в 2009 году и 33,8% в 2008-м) «Авенсису» (14,0 и 8,2%) и «Кэмри» (10,1 и 7,1%). В целом эта марка добилась наивысшего показателя лояльности автовладельцев: 44,5% нынешних заявили, что в следующий раз снова купят «Тойоту». На втором месте в номинации «Доверие» – КИА, на третьем – «Фольксваген».

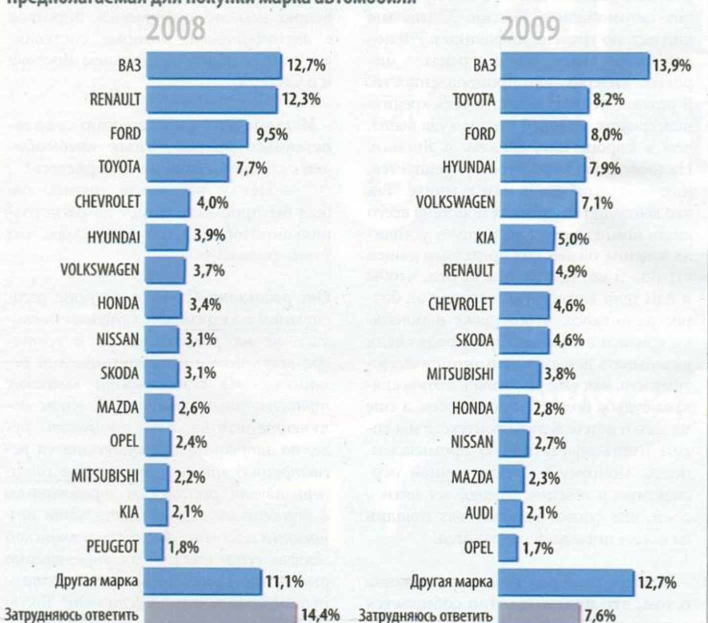


У «Форда» вне конкуренции, как и следовало ожидать, «Фокус» – 62,7%. Интерес к нему возрос: в 2008 году он был на уровне 60,6%. А следом – «Фиеста» (8,9% – это, видимо, благодаря реализации предпочтений женской аудитории), которая потеснила в рейтинге старый, грубый «Фьюжн» (10,9% в 2008 году), а также слишком дорогой кроссовер «Куга» (8,9% в 2008-м).

У почитателей «Фольксвагена», чьим лидером в прошлом году считался «Тигуан» (30,4%), произошла смена приоритетов. В 2009 году рейтинг кроссовера упал до 12,7%. Теперь чаще обращают внимание на «Пассат» (16,5%), а также «Гольф» (14,4%). Прорезался интерес к небольшому «Поло» нового поколения (8,6%).







«Шевроле», что называется, попал в точку, когда вывел на российскую сборку седан «Круз». Теперь эта модель (36,8%) – самая желанная, она оттеснила на второе место прежнего лидера – «Лачетти» (17,9%).

Ко двору пришлась и новинка от «Хёндай». Симпатяга i20 (27,7%) сумел отнять лавры первенства у «Акцента» (8,3%, годом ранее – 29,6%). Более того, заслуженный седан, уступив пространство еще и «Гетцу» (20,3%, в 2008 году – 16,9%), а также i30 (8,9%), обосновался на четвертом месте.

Интерес наших читателей к моделям других компаний вполне тождественен рыночным оценкам: лидер «Ниссана» – «Кашкай» (30,3%), у КИА – «Сид» (33,5%). «Мицубиси» может гордиться «Лансером» (37,2%), «Хонда» – «Сивиком» (27,6%), «Шкода» – «Октавией» (57,8%).

В модельных рядах этих брендов и другие детища удачного маркетинга. Скажем, у «Ниссана» кроссоверы гораздо популярнее чисто легковых машин (помимо «Кашкая», это «Х-Трейл» – 12,8%). Сильные позиции у вседорожников КИА («Соренто» получил 20,7% голосов, «Спортидж» – 14,3%), «Мицубиси» («Аутлендер» – 13,5%), «Хонда» (CR-V – 19,8%). Кроме того, «Мицубиси» – единственная на нашем рынке фирма, сумевшая возбудить интерес к пикапу: L200 с 12,8% голосов занимает третью строчку в рейтинге популярности модельного ряда. ЗР



Виктор ХРИСТЕНКО: Высокие таможенные пошлины – это надолго

В начале года российский авторынок прошел «дно». Мартовские продажи показали некоторый рост, а апрель стал первым за последние полтора года месяцем с положительной динамикой. О некоторых тенденциях государственной политики в области автопрома министр промышленности и торговли РФ Виктор Христенко рассказал обозревателю ЗР Игорю Моржаретто.

– Виктор Борисович, есть ли уверенность, что рынок оживает?

– Сомневаться в этом не приходится. Большую роль в подъеме рынка сыграла стартовавшая в марте правительственная программа утилизации транспортных средств, набирает обороты программа льготного автокредитования. Суммарно две эти новации позволят увеличить к лету месячные продажи до уровня 140–150 тыс. машин, а по итогам года, думаю, будет продано не меньше 1,5 млн. На докризисный уровень российский автомобильный рынок вернется, по нашим расчетам, через два года, а к 2015-му он станет крупнейшим в Европе.

Сегодня наш автопром работает и уже зарабатывает. Хорошо, что почти 2 млн. людей, так или иначе связанных с отраслью, остались в ней работать. Мы рассчитываем, что ко времени завершения реализации стратегии развития автопрома, к 2020 году, будет продаваться примерно 3,8 млн. легковых автомобилей в год. При этом не менее 80% этих машин соберут на предприятиях в России, причем среди них как традиционные отечественные марки, так и ведущие мировые бренды.

– А не изменятся ли в связи с этим таможенные пошлины на автомобили?

– Что касается подержанных автомобилей, таможенные пошлины на них установлены на достаточно высоком уровне, его мы сохраним надолго. А для новых иномарок до прошлого года существовала ставка 25% таможенной стоимости, затем ее подняли до 30%. Такая ставка, по нашему мнению, помогает уравнять конкурентные условия для тех, кто производит автомобили в России. Хотим мы или нет, но уровень инфляции в РФ пока гораздо выше, чем в странах – мировых лидерах автопромышленности. В результате цена денег, то есть кредитных средств, в нашей стране куда выше, чем в Европе или, скажем, в Японии. На этом фоне курс рубля укрепляется, и это тоже работает нам в минус. Так что высокая таможенная пошлина всего лишь компенсирует разницу в условиях ведения бизнеса за пределами нашей страны и внутри ее. Мы хотим, чтобы к нам шли инвесторы и чтобы их бизнес развивался, чтобы даже в условиях кризиса эти инвесторы продолжали вкладывать деньги в наш автопром. Потому что, как уже упоминал, с этим связана судьба более 2 млн. человек, а еще их жен и детей. В этом контексте мы хотим иметь эффективную промышленность. Поэтому в среднесрочной перспективе, в течение, думаю, лет пяти – семи, эти ставки таможенных пошлин на новые иномарки сохранятся.

– В очередной раз пошли разговоры о том, что правительство собирается запрещать «правый» руль. Это так?

– Не ведет правительство никакой борьбы с «правым» рулем! У нас есть другие заботы. Главная задача – чтобы на территории России производились современные, качественные автомобили в необходимом количестве. На это направлены все усилия. Еще раз повторю: мы не собираемся бороться с автомобилями, которые составляют основу парка на Дальнем Востоке и в Сибири.

– И запрещать регистрацию свежевезенных праворульных автомобилей с сентября тоже не собираетесь?

– Нет у нас такой нормы, где был бы прописан запрет на регистрацию автомобиля только из-за того, что у него руль справа.

От редакции. *Слухи о запрете регистрации подержанных «японок» появились не на ровном месте: в сентябре вступает в силу технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств». В этом документе нет ни слова о «правом» руле, но запрещена эксплуатация (и регистрация) машин, которые не соответствуют российским требованиям в отношении безопасности. Это относится и к свету фар. Если у японской модели есть аналог для европейского рынка, то вопрос решается просто – путем замены фар. А если нет? Такую модель нельзя будет ввезти в Россию.*

Клюква развесистая

С программой создания нового городского автомобиля, который разрабатывают компании ОНЭКСИМ и «Яровит», познакомился Игорь Моржаретто, и проект его не вдохновил.

О начале очередного этапа разработок объявили генеральный директор Группы ОНЭКСИМ Дмитрий Разумов и председатель совета директоров «Яровит Моторс» Андрей Бирюков. Правда, теперь машину называют не электромобилем, как еще недавно, а «гибридомобилем». Двигатель крутит генератор, тот питает электромоторы и заряжает батареи. Основные характеристики таковы: пробег – до 400 км (при максимальной скорости 120 км/ч), расход топлива – не более 3,5 л на 100 км. До конца года разработчики обещают собрать три прототипа на новой универсальной платформе. Тогда же начнется строительство завода в Тольятти, который через полтора года сможет производить 10 тыс. машин. Автомобиль будет даже дешевле, чем заявляли до сих пор: цена – от 300 до 450 тыс. рублей.

За счет чего, какими силами и когда все это собираются реализовать? ОНЭКСИМ выделяет 150 млн. евро. Создать с нуля автомобиль за такие деньги нереально: цена любого из развернутых в РФ сборочных производств иностранных концернов начинается с 300 млн. На разработку же новой платформы требуется от 1 млрд. долларов. А потом все сделанное нужно еще и продать, что совсем не просто...

Такое транспортное средство, конечно, можно построить на уже готовой платформе, но придется купить лицензию, а она обойдется в 150–300 млн. долларов. Столько же – на адаптацию под новую силовую установку. Ее предстоит еще соорудить или опять же купить лицензию (во что это станет, см. выше). Кто разрабатывает, у кого покупают?

Заявленных инвестиций хватит разве что на... Даже не знаю, на что! Прикиньте, в начале весны компания «Ниссан» получила от правительства США почти 1,5-миллиардный заем на запуск в массовое производство электромобиля LEAF. Созданного, между прочим, на платформе серийной модели «Ноут». «Подъемные» выданы в рамках национальной программы стимулирования разработки и запуска в производство экологически чистых автомобилей, одобренной Конгрессом США, ее суммарный бюджет – 25 млрд. долларов (это вам не затея группы лиц, одержимых благородными помыслами). Теперь сравните. На прямой вопрос, кто именно все это вам разрабатывает, презентаторы проекта российского гибридомобиля ничего конкретного не ответили. Дескать, речь о неких замечательных организациях и отдельно взятых ученых, все – сплошь увлеченные энтузиасты. Настолько увлеченные, что платить им не надо?

Опять-таки сопоставим: «Мицубиси» и французский консорциум PSA объявили, что к концу года в Европе начнут продавать электромобили «Мицубиси i-MiEV», «Ситроен C-Zero» и «Пежо-iOn» по цене от 30 до 45 тыс. евро. Сегодня самый дешевый гибрид «Тойота-Приус» стоит около 40 тыс. долларов. Зная эти цифры, как прикажете реагировать на заявление о том, что «российский гибридомобиль» будет стоить у дилеров что-то около 7,5 тыс. евро (если конвертировать рублевую цену)? И еще при этом – ездить? Слишком хорошо, чтобы это было правдой.

Как назовешь «увлеченных энтузиастов», собирающихся совершить прорыв в автомобилестроении, не имея ни опыта работы в отрасли, ни квалифицированных кадров, ни производственной базы, ни системы поставщиков компонентов – и при мизерном для такого дела финансировании? Как минимум людьми наивными. Но ведь господина Прохорова, главу Группы ОНЭКСИМ, инициировавшего программу, наивным не назовешь – то, что бизнесмен умеет зарабатывать деньжищи на промышленном производстве, он доказал. Тогда как? По мнению многих специалистов, вкладываясь в эту «инновационную разработку», один из ведущих отечественных миллиардеров зарабатывает баллы в глазах российских властей – чтобы потом эти виртуальные баллы конвертировать в преференции для продвижения других проектов своего многопрофильного бизнеса. Очень похоже на правду...

В юмористической программе «ПрожекторПэрисХилтон» Михаил Прохоров предложил ведущим передачи придумать имя будущему городскому автомобилю. Сошлись было на «Облепихе» (ягодное название по аналогии с «Калиной»), но решили не спешить – сокращенные варианты, с какой стороны ни усечь слово, получаются больно непристойными... А не объявить ли, возникла тут же идея, всероссийский конкурс на новое название с серьезным призовым фондом? Предложение ЗР – «Клюква». Во всяком случае, проекту оно подходит. ЗР



Очень хотелось бы погордиться за отечественный автопром, кабы инновационная разработка «гибридомобиль» удалась. Но пока все, что о ней рассказывают отцы идеи, выглядит прекраснодушными мечтаниями. Мы рады бы ошибиться, да вряд ли.



Мужская обитель

Не станем лукавить: большой полноприводный пикап для многих далеко не только утилитарная машина. Это, скорее, некий символ мужественности. Что может обновленный «Ниссан-Навара» помимо того, чтобы тешить самолюбие, выяснял Сергей Канунников. Фото автора и «Ниссан».

Поначалу тестовая внедорожная трасса показалась, как обычно и бывает на презентациях, детской. Ну, каменистый проселок, но с вполне проходимыми даже на моноприводном легковом автомобиле неровностями. Однако дорога уходила от живописного озера все выше, подъемы и спуски становились все круче, промоины от весенних дождей – все глубже. Машина, наезжая на камни, вывешивает колеса, заставляет поработать и ESP, которая старательно «душит» пробуксовку, активирует задний дифференциал повышенного трения. Несколько раз форсировали брод. Один из них, похоже, был близок к максимально допустимому по заводским характеристикам – 450 мм. Временами, поглядывая по сторонам с типичным для равнинного жителя беспокойством, замечал, как близко колеса от пропасти. В нее лучше не смотреть. А вот огромный капот, под которым почти неслышно урчит мощный дизель, внушает уверенность: доедем без приключений.

ШКОЛА МУЖЕСТВА

По данным маркетологов фирмы «Ниссан», 96% «навар» покупают представители сильного пола. Тем интереснее посмотреть на редких дам, которых прельщает этот автомобиль. Но такой возможности пока не представилось, а пообщаться с обновленной машиной – довелось.

Мощная рама, рессорная подвеска, грузоподъемность – до 900 кг, возможность буксировать прицеп массой до 3000 кг… Вообще-то, этот автомобиль для начала интересно осваивать именно в числах. Даже второстепенные показатели выглядят по-мужски внушительно: два перчаточных ящика общим объемом 6,4 л, бокс между сиденьями – 6-литровый. В увеличенные дверные карманы теперь можно пристроить литровую бутылку, а на жесткий диск объемом 9,3 Гбайт (в машинах в богатой комплектации) удастся, говорят, записать три сотни музыкальных дисков. Это сколько же времени надо провести в пути, чтобы все их прослушать?! Ну а тех, кого все-таки больше интересует техника, вдохновит передаточное число понижающей передачи – 2,625. Внушительный для пикапа показатель.

Салон «Навары» (термин «кабина» к столь просторной сзади машине применять как-то несправедливо) украсили несколькими обновленными деталями. В частности, иной панелью приборов (на дорогих версиях), применили более богатые материалы. Продвинутая навигация готова общаться на восьми языках, включая русский. Но главная гордость фирмы – двигатели. Дизельный четырехцилиндровый объемом 2,5 л форсировали до 190 л.с. вместо прежних 174 л.с. Машины станут оснащать и абсолютно новой V-образной 3-литровой дизельной «шестеркой», развивающей 238 л.с. И хотя этот мотор появится чуть позже и цен на модификации с ним еще нет, попробовать, конечно, хотелось именно его.

ОТ АСФАЛЬТА ДО КАМНЕЙ

Трехлитровый мотор внушил уважение с первых же километров. Даже легкое касание педали газа отзывается резвым, уверенным ускорением большой, высокой, тяжелой машины. При этом агрегат работает очень тихо и мягко. Этого достигли, в частности, отказавшись от традиционного для современного моторостроения алюминия (из него, как правило, делают блок цилиндров) в пользу чугуна. Утверждают, что благодаря его сложной структуре масса блока цилиндров меньше, чем могла бы быть.

За рулем «Навары» чувствую себя скорее в большом, хорошо отделанном вседорожнике, нежели в грузовике. Спереди – пусть и из жестковатых материалов, но солидная, богато оснащенная панель с большим и ярким дисплеем, климатиком и прочими удобствами. Сзади – просторный диван. А кузова, что за ним, с места водителя и не видно.

Но чудес не бывает: хотя отделка и не хуже, чем у многих престижных вседорожников, все-таки это пусть небольшой, но грузовик. Даже с 200-килограммовым балластом в базе (маленькая хитрость устроителей теста) автомобиль с рессорной задней подвеской заметно (но некритично) потряхивает на неровностях. Еще сильнее характер машины выдает реакция на руление – она неторопливая. Впрочем, покупатели такого автомобиля к этому, как правило, готовы. Им отчасти даже должно нравиться управлять столь серьезной, мужской машиной, а не какой-нибудь праздной игрушкой. Справедливости ради: на скоростях вплоть до разрешенных на испанских шоссе 120 км/ч, тем более в степенном городском потоке, управлять пикапом несложно и приятно. Куда больше раздражает сомнительная опция – кожаные сиденья: жесткие и, что гораздо хуже, довольно плоские. В затяжных скоростных виражах да и на бездорожье тело постоянно норовит уехать от руля.

Кстати, шоссе осталось позади, асфальт тоже. А здесь плавность хода кажется уже не только сносной, но и очень хорошей. Ведь на каменистой козьей тропе отношение к машине меняется. Жесткое сиденье настраивает на собранность и сосредоточенность, хотя мощный и моментный дизель так и провоцирует помальчишески поддать газу. Сдерживают здравый смысл и крутые слепые повороты, некоторые – почти под 180 градусов. Длиннющий пикап за один присест пройти их не в состоянии. Приходится аккуратно сдавать назад, радуясь огромным удобным зеркалам и камерам, транслирующим живописные картинки на большой цветной дисплей.

На крутых спусках, в начале которых капот устремляется в солнеч-



ное небо, чтобы почти сразу резко свалиться к камням, можно включить ограничитель скорости, совмещенный с круиз-контролем. Впрочем, как правило, вполне достаточно перевести селектор коробки передач в ручной режим. В автоматическом агрегат слишком активно норовит перейти на повышенную. А ведь в запасе есть еще и пониженная передача. Но уж она-то автомобилю без тяжелого прицепа понадобится, вероятно, лишь в глубокой грязи или в снегу. В этих условиях пригодится и возможность отключить ESP.

Машина быстро, настойчиво и небезосновательно убеждает в надежности своего характера. А проходимость в более экстремальных условиях будет определяться не столько возможностями двигателя и трансмиссии, сколько геометрией длиннобазного пикапа с большим радиусом поворота и готовностью владельца царапать его блестящие лаком борта о ветки, а пороги – о камни и деревья.

Самый доступный «Ниссан-Навара» с обновленным 2,5-литровым мотором и 6-ступенчатой механической коробкой передач обойдется в 1 279 450 руб., самая дорогая версия с тем же двигателем – в 1 602 700 руб. Нетрудно догадаться, что пока не названная цена модификаций с 3-литровым дизелем достигнет двух миллионов. Что возить в кузове пикапа, купленного за такие деньги? Ну, явно не стройматериалы и не сельхозпродукцию. Скорее представляю «Навару» с квадроциклом или нарядным катером на прицепе. Ценен подобный автомобиль и другим. Это инструмент самоутверждения. Для создания душевного комфорта совсем не мало. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	Nissan Navara	
Общие данные	2,5 dCi	3,0 dCi
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	5296/1848/1907	
база	3200	
колея спереди/сзади	1570/1570	
Снаряженная масса, кг	1960 (2000)*	2110
Полная масса, кг	2805	3010
Грузоподъемность, кг	845 (805)	900
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,1 (10,7)**	н.д.
Макс. скорость, км/ч	180 (178)	н.д.
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80	
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	10,6 (11,5)**	н.д.
загородный цикл	7,3 (7,5)	н.д.
смешанный цикл	8,5 (9,0)	н.д.
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	V6/24
Рабочий объем, см³	2488	2991
Степень сжатия	16,0	15,0
Мощность, кВт/л.с.	140/190 при 4000 об/мин	170/231 при 3750 об/мин
Крутящий момент, Н·м	450 при 2000 об/мин	550 при 1750 об/мин
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	М6 (А5)	А7
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	двухрычажная/зависимая рессорная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	
Размер шин	235/70R16 255/65R17	255/65R17

*В скобках – с автоматической коробкой передач.
**С отключенными передними колесами.



«Навара» по насыщенности салона оборудованием и качеству его отделки не проигрывает многим породистым вседорожникам. Слева от селектора коробки, внизу консоли, – ручка управления трансмиссией.

Комбинация приборов проста, но нарядна. На тахометре – символы режимов трансмиссии. Почему колеса на пиктограмме повернуты? Загадка!



На полноценном заднем диване просторно, как в солидном легковом автомобиле.

Во вместительном кузове – приспособления для крепления груза. Что в черном ящике? Всего лишь 200-килограммовый балласт: пустую машину потряхивает сильнее.

После паузы

С самыми интересными новинками выставки «Комтранс-2010» знакомит Николай Мордовцев. Фото Константина Якубова.

В сравнении с тучными докризисными годами, нынешняя выставка не столь масштабная. (Впрочем, 2009-й был и вовсе тощим – «Комтранс» в тот год так и не провели.) Нет былого обилия экспонатов и многообразия экспозиции. Не было даже привычной «автобазы» на площадке перед входом – лишь несколько грузовиков: четырехосный самосвал «Скания», собранный в Питере, пара красивых эвакуаторов, желтый гоночный MAN (1180 л.с., 6000 Н·м) австрийца Эгона Аллгоэра да трехосный автобус «Скания-Омни Экспресс». И внутри зданий было куда яблоку упасть. Даже китайцы, обычно атакующие московский «Крокус Экспо» массированным десантом, представили только два автобуса «Хайгер». Тем не менее любопытные экспонаты были.



«Скания-Русь» привезла уникальный родстер «Скания-Ред Пёл» (Scania Red Pearl), созданный дизайнерским ателье Свена-Эрика Бергендаля (прозвище – Свемп) на основе грузовика T-серии. Шведские парни лишний раз продемонстрировали, что можно сделать, если в умелые руки попадет болгарка и хороший краскораспылитель. Практическое назначение – шоу-стопер. Хитом же продаж в России остается семейство «Скания-Грифон» серии P с 12-литровыми двигателями мощностью 340/380 л.с., с 9- или 14-ступенчатой коробкой. Их тоже выставили на стенд. Интересен трехосный туристический автобус «Скания-Хайгер A80». Он разработан шведами, но сделан в Китае и, вероятно, будет не очень дорогим.



Напомним, что компания «Рено тракс» принадлежит «Вольво», а завод, построенный в Калуге, должен выпускать не только шведские грузовики, но и французские. Первенцем «Рено» российской сборки стал седельный тягач «Премиум Рут». Его будут оснащать 11- и 13-литровыми двигателями мощностью 380, 440 и 450 л.с.





Российский холдинг «Соллерс» представил на «Комтрансе» только два бренда – ФИАТ и «Исудзу». Грузовое семейство УАЗов на выставку не повезли. Гамма «ФИАТ-Дукато», выпускаемая на заводе «Соллерс» в Елабуге, насчитывает сегодня более 20 модификаций. Кроме двух фургонов – с короткой базой и с длинной – показали 18-местное маршрутное такси, 14-местный микроавтобус и специальный автомобиль «Дорожный мастер». Линейка продукции ФИАТ-«Соллерс» пополнилась полноприводными версиями 4×4 с подключаемым через вязкостную муфту задним мостом. На пресс-конференции официально заявили, что в дополнение к автомобилям с дизелем в следующем году появятся модификации с бензиновым и битопливным (газ – бензин) двигателями ЗМЗ. Наверняка такие «дукато» окажутся существенно дешевле дизельных.

Флагманский DAF XF105 оснащен 13-литровым дизелем мощностью 460 л.с., 16-ступенчатой коробкой передач ZF с интардером, способным поглотить 500 кВт.

Компанию ИВЕКО представляло российско-итальянское СП «ИВЕКО-АМТ» (город Миасс), которое специализируется на выпуске полноприводных тяжелых грузовиков. Главная новинка – четырехосное шасси «Урал-Траккер», или ИВЕКО-АМТ 633920 8×6. Благодаря «ленивой» оси с пневмоподвеской автомобиль можно эксплуатировать на дорогах общего пользования с нагрузкой 24 т, а на технологических дорогах – до 35 т.

Козырь «Вольво» – грузовик строительного назначения «Вольво-FMX» (подробно о нем – в этом же номере ЗР). В пресс-релизах указано: «Украшение стенда – самый мощный грузовик в мире «Вольво-FH16» с 700-сильным дизелем». Забыли уточнить: этот дизель самый мощный только среди серийных 16-литровых моторов. Более доступны нашим перевозчикам автомобили российской сборки: магистральный седельный тягач «Вольво-FH13» (версия «Шторм») с мотором мощностью 440 л.с. и автоматизированной коробкой I-Shift, а для региональных перевозок – «Вольво-FM13.400» («Касатка»).





«Группа ГАЗ» не выставила ни одного «Урала». Честь холдинга отстаивали несколько автомобилей Горьковского автозавода. «Газели-Бизнес» явились в еще более деловом обличье: продуктовый магазин, передвижная шиномонтажная мастерская, а также газобаллонная версия полуторки. Из спецтехники – полноприводный «Вепрь» ГАЗ-330811 для МЧС и «Валдай» в оснащении «Дорожный мастер». Преемник легендарного ГАЗ-66 оснащен удлиненной 11-местной кабиной.
Из автобусной тематики – удлиненная до 8,5 м модификация ПАЗ-3204 в пригородном исполнении на 29 посадочных мест, со 185-сильным двигателем «Камминс» и 5-ступенчатой коробкой ZF, а также 12,5-метровый междугородний, рассчитанный на 53 пассажира ГолАЗ-5251, который унифицирован с кузовом ГолАЗ-6228 и с шасси российского долгожителя ЛиАЗ-5256.





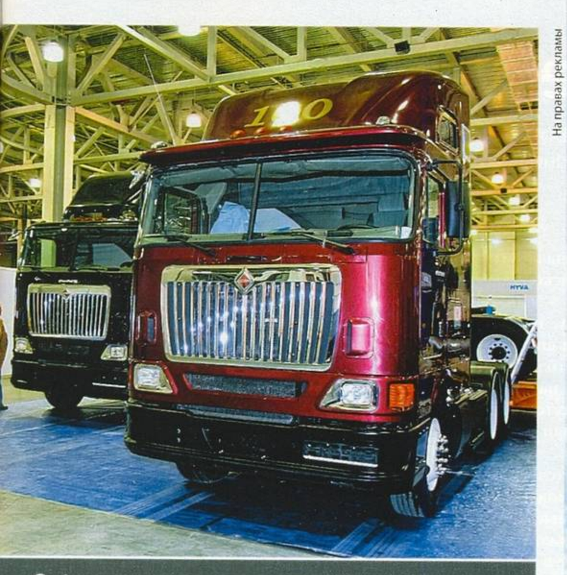
КамАЗы блистали рестайлинговой кабиной с четырехточечной пневмоподвеской. Вместе с пневмоподвеской сиденья она обеспечивает водителю лучший комфорт и, как следствие, бережет его позвоночник. Двигатели – Евро III, с топливной системой «коммон рейл» разработки компании «Бош». На самосвале КамАЗ-65115 стоит 300-сильный «Камминс-ISBe 300». Партнерские отношения КамАЗа с концерном ZF дают результаты: все представленные на стенде грузовики – с коробками ZF, 9- или 16-ступенчатыми. А на седельном тягаче КамАЗ-5460-64 установлена электронно-управляемая механическая 12-ступенчатая коробка ZF As Tronic.



На стенде Автозавода имени Лихачева в разделе современной техники сделан акцент на бескапотном семействе «Кентавр», которое впервые было представлено еще на «Интеравто-2006». По агрегатной базе «кентавры» идентичны капотникам ЗИЛ-4329: минские дизели мощностью 136 или 155 л.с. (Евро III), смоленские 5-ступенчатые коробки, рязанские гипоидные ведущие мосты. Грузоподъемность шасси ЗИЛ-4329, в зависимости от исполнения и колесной базы, составляет от 5,0 до 6,5 т, полная масса – 11 т, что позволяет использовать автомобиль с разнообразными кузовами и оборудованием. На выставке демонстрировались надстройки, ориентированные опять-таки на дорожников и аварийно-ремонтные бригады.



В Россию возвращается чешская марка АВИА (AVIA). Во времена СССР синие развозные грузовички А-20 и А-30 часто встречались в крупных городах. Теперь фирма АВИА принадлежит индийской компании «Ашок Лейланд моторс». Машина совершенно другая, но сборка грузовиков по-прежнему чешская. Уже один перечень комплектующих вызывает уважение: 170-сильный дизель «Камминс-ISBe», 6-ступенчатая коробка ZF с лючком отбора мощности, дисковые тормоза «Вабко». У автомобиля пять вариантов колесной базы – от 2950 до 5100 мм, грузоподъемность шасси – 5400–5600 кг.



«Американцы» – пара седельных тягачей-бескапотников «Интернешнл-9800i». Собраны они в Питере компанией «Гудвил Холдинг». На питерские «интеры» устанавливают двигатели «Камминс-ISM» мощностью 385 л.с. (Евро III), 13-ступенчатые коробки «Итон-Фуллер». Настоящий выходец из США – «Интернешнл-7600 WorkStar». Этой модели светит буксировка тяжелых тралов со спецтехникой. Другое назначение «Интернешнл-7600» – стройки: на его шасси можно смонтировать самосвальную установку или бетоносмеситель.

Наиболее масштабным был стенд «Мерседес-Бенц РУС»: экспонаты – от фургончика «Вито» грузоподъемностью 850 кг до четырехосных балластных тягачей для автопоезда полной массой под 200 т. Гвоздь программы экспозиции – полноприводный капотный «Мерседес-Бенц Цетрос», предназначенный для эксплуатации в особо тяжелых условиях. Другая новинка – «Спринтер NGT» с битопливным 156-сильным мотором. Суммарный запас хода – 1200 км. Причем, работая на метане, двигатель не теряет мощности.



Самосвал со всеми удобствами

Премьера строительного самосвала «Вольво-FMX» состоялась одновременно в Москве и в Мюнхене. В России церемонию запечатлел Константин Якубов, а первым под покрывало на подиуме «проник» Николай Мордовцев.

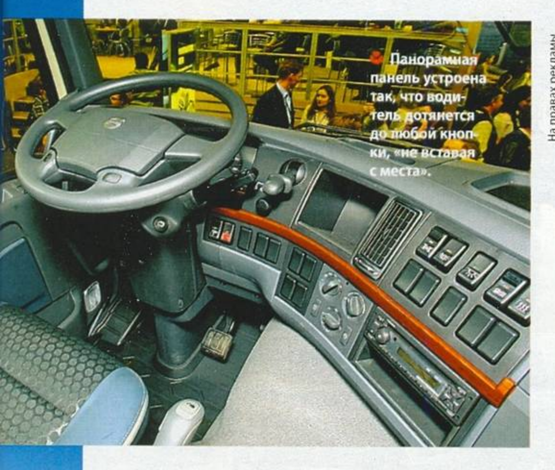
МИЛИТАРИ НА СТРОЙКАХ

Российская презентация новинки совпала с открытием другой важнейшей европейской выставки техники для стройиндустрии – баварской «Баума». Чтобы создать интригу, на сайте «Вольво тракс» еще зимой вывесили видеоролик: в свете прожекторов угадывается только затемненный силуэт автомобиля. И вот наступил час приоткрыть завесу тайны. Каким путем идут шведы в стремлении создать идеальный строительный грузовик?

«Вольво-FMX» по-прежнему остается в рамках гаммы FM, но расширяет ее возможности. Его конструировали в расчете на самые тяжелые условия эксплуатации, какие только могут быть на стройплощадке или на службе в армии. Он выступает в наиболее распространенных весовых категориях – от двухосного полноприводного восемнадцатитонника до тяжелой четырехосной машины полной массой 41 т. Кроме выставочного 8×4, созданы варианты седельных и балластных тягачей, шасси для бетоносмесителей и других спецнадстроек.

Наиболее яркое внешнее отличие «Вольво-FMX» от поколения FM – измененный фасад кабины. В нем главенствует присущий военной технике стиль милитари, полюбившийся теперь и цивильным дизайнерам. Для FMX подготовили новую решетку радиатора и вовсе не бутафорский трехэлементный стальной бампер толщиной 3 мм. Мощная защитная дуга стилизована под «кенгурин», ранимое на бездорожье «подбрюшье» закрыто толстой штампованной «лыжей». Большие фары на строительном гру-




Панорамная панель устроена так, что водитель дотянется до любой кнопки, «не вставая с места».

зовике обычно долго не живут, поэтому машину снабдили линзованной светотехникой размером с чайное блюдце. Блоки фар прикрыли сеткой, а очищают оптику от грязи струйные омыватели. Предотвратить забрызгивание зеркал и дверей кабины должны расширители колесных арок – ничего подобного раньше не встречалось на «Вольво», а если автомобиль поставят на широченные шины, они просто необходимы.

Как ни высок грузовик, забраться водителю в кабину нетрудно. Путь на рабочее место начинается с шарнирной ступеньки, податливой лишь в продольном направлении. Такие удобнее, чем тросовые стремена, но случалось, что при маневрировании на бездорожье их вырывало с корнем. Другие ступеньки во всем удобны: они опоясывают кабину и позволяют не только протереть ветровое стекло, но и заглянуть в кузов.

Знатоки дизайнерского стиля «Вольво» в практически безупречном интерьере кабин FMX найдут следующие изменения: небольшая трансформируемая столешница с подставками для кружек, удобный отсек для водительского скарба и держатель для путевой документации. Особая гордость разработчиков – «новые резиновые коврики с бор-

Volvo FMX 8×4 (шасси)

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	9250
ширина	2500
высота	3580
база	4600
Полная масса автопоезда, кг	до 60 000
Нагрузка на передние оси, кг	16 000
Нагрузка на задние оси, кг	32 000
Максимальная скорость, км/ч	90
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	315

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р6, 12,8 л, 294 кВт/440 л.с. при 1900 об/мин, 2200 Н·м при 1050–1400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная, М9, М14, АМ12.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые, рессорные; тормоза – пневматические, барабанные, с ABS; шины – 315/70R22,5.

тиками, которые не позволяют пыли и грязи распространиться по кабине». Попутно замечу: в Европе, может, и не позволяют, поскольку жидкая глина тамошних стройплощадок не столь обильна, на обуви в кабину почти не попадает, поэтому и через край не переливается, но для самосвала в России радикальное средство – встроенный моющий пылесос. Жаль, эту опцию пока никто не освоил... Вариантов отделки кабины три: кожзаменитель на сиденьях и дверных панелях, тканевые сиденья и обтянутые виниловой пленкой дверные панели, а верх изысканности отделки для «Вольво-FMX» – сплошной велюр. Кожа только по заказу.

САМ СЕБЕ ГОЛОВА

Гамма дизелей существенных изменений не претерпела. Разве что из спецификаций FM пропали 9-литровые моторы, и теперь на нем стоят 11- и 13-литровые рядные «шестерки» мощностью от 330 до 500 л.с. Напомним, что V-образных двигателей компания «Вольво» не производит. Интересно, что дизель D11C разработали в Швеции, но делают во Франции. Он же стоит на тяжелых грузовиках «Рено» – «Премиум» и «Керакс» – взамен мотора dCi11, который лет пять назад французы продали «Группе ГАЗ». Зато D13C – чистокровный «швед», хотя и его устанавливают на «Рено». В дизельной топливной аппаратуре двигателей уровня выше Евро II альтернативы электронике уже нет, и потому на всех больших моторах «Вольво» только электронно-управляемые насос-форсунки. Чтобы добиться соблюдения экологических норм Евро IV и Евро V или еще более жесткого стандарта – EEV, не мудрствуя лукаво использовали водный раствор мочевины – «ЭдБлю», который впрыскивается в выпускной трубопровод. Важная особенность двигателей «Вольво» – возможность отбора мощности для привода гидронасосов надстроек и другой навески от шестерен ГРМ. Во время работы дизеля на месте можно «отнять» 1000 Н·м, а при движении – 650 Н·м.



Компактные фары могут быть защищены сетками. С ними струйные омыватели уже не роскошь, а необходимость.

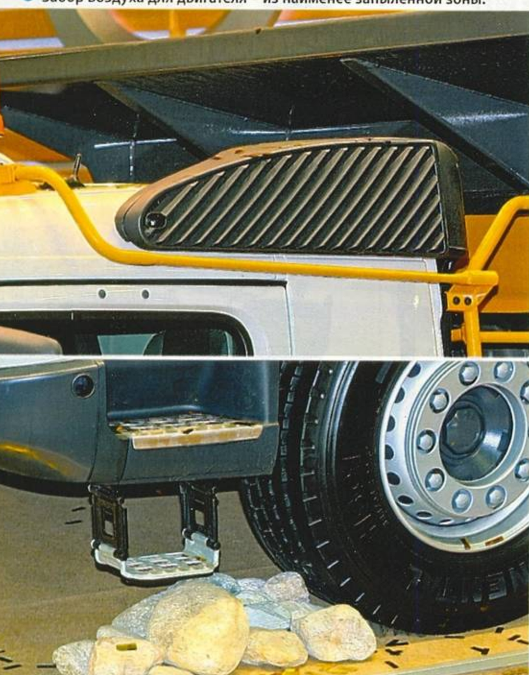
Заглянуть в кузов можно со ступенек лестницы позади кабины.



На «Вольво-FMX», кроме обычных механических коробок с 9, но чаще с 14 передачами, будет и 12-ступенчатая электронно-управляемая механическая КП «Вольво» I-Shift. Буква *I* в обозначении указывает на проблески интеллекта в управлении целой гирляндой шестерен внутри коробки. Собственного «ума» коробке хватает не только для езды по равнинному шоссе, но и для динамичного подъема в гору, спуска с холма (в двух режимах), троганья в подъем. Водителю только и надо, что нажать соответствующую кнопку. Еще одна освоенная электронным разумом опция – режим раскачки застрявшего автомобиля (приводится в действие особой клавишей). Сцепление выключается автоматически и очень быстро – лишь водитель отпустит педаль акселератора. Автомобиль тогда откатывается назад, но стоит дать газу, как сцепление опять включится, и грузовик пойдет вперед. То есть всё, как при обычной раскачке, только не придется «плясать» на педалях. И конечно же, этот режим удобен при движении задним ходом. А еще – функция ограничения оборотов при маневрировании: мотор, как ни жми, не раскрутится выше тысячи оборотов.

У «Вольво-FMX» есть и автомат с классической ГМП, 6-ступенчатый Powertronic с гидротрансформатором и электронным управлением. В быстродействии и топливной экономичности он почти не уступает механическим КП, зато переключается без разрыва потока мощности. На без-

Забор воздуха для двигателя – из наименее запыленной зоны.



Первая ступенька на шарнирах хотя и удобнее тросового стремени, но менее живуча на тяжелых дорогах.

дорожье грузовик с таким автоматом даст фору любой механике, только не забыть бы включить блокировки дифференциалов.

«ШВЕД» БУДЕТ КАЛУЖСКИМ

У FMX особая, гренадерская стать: уровень рамы, по определению шведских инженеров, не просто сверхвысокий, а Х-сверхвысокий – 1240 мм (у обычного FM другая крайность – сверхнизкий, 810 мм.) Такая высота нужна для седельных тягачей под тралы со спецтехникой, самосвалов и шасси для бетоносмесителей. Высокая и прочная рама может быть и двойной – «лонжерон в лонжероне» по всей длине. Передняя балка – со спрямленными шкворневыми «ушами», особые кронштейны в подвеске, а также резинометаллические проставки между балками ведущих мостов и концами задних рессор. Интересно, что у современных «Вольво-FM» балансиры задней подвески сидят на оси не на втулках, как обычно, а на огромных сайлент-блоках и потому не нуждаются в обслуживании. Увеличению клиренса поспособствовали и ведущие мосты со ступичными редукторами: на базовых 22,5-дюймовых шинах дорожный просвет под задними мостами – 350 мм, под балкой переднего моста – 370 мм. А можно заказать автомобиль и на 24-дюймовых шинах.

Кстати, FMX будут собирать и в Калуге. **ЗР**



Перейдем на личности

В трех ведущих командах пилотов не разделяют на первого и второго. К концу сезона такое равенство может привести к конфликтам, которые способны повлиять на исход чемпионата. Внутрикомандные взаимоотношения отследил Сергей Зиновьев.

ЭФФЕКТ ПЕТРОВА

Дочь, раньше не особенно интересовавшаяся гонками, на днях засыпала вопросами: «Пап, а кто такой Петров? А какие цвета у команды «Рено»? А что за правила в Формуле-1?». Даже когда Аршавин перешел в «Арсенал», такой вспышки интереса не возникло! Рассказал, объяснил. Оказалось, половина ее одноклассников теперь болеют за Петрова.

Наверное, только так можно понять, что испытывали жители Малайзии, когда в Формулу-1 пришел первый малайзиец – Алекс Йонг. Или жители Индии, когда Нараин Картикеян дебютировал в составе «Джордана». И каково значение Роберта Кубицы для Польши. Вот и у нас в Формуле-1 есть свой пилот! Даже те россияне, которые до недавнего времени отдавали предпочтение «Феррари» или «Мак-Ларену», с любопытством следят за соотечественником.

Признаться, не верил, что первый сезон в Формуле-1 сложится для Виталия легко, а успехи придут быстро. Два года назад Нельсон Пике-младший, выступая за ту же «Рено», набрал первые очки лишь на восьмом этапе. А ведь бразилец, в отличие от россиянина, целый сезон работал в команде тест-пилотом. И вообще, примеры моментального взлета на вершину чемпионата мира крайне редки. И происходят, если молодой гонщик сразу попал в топ-команду – как Льюис Хамильтон. Вот почему ждать от Петрова скорых побед наивно.

Но темп Нельсона Виталий уже превзошел, даже если считать по прежней системе начисления очков (до прошлого сезона очками премировали первую восьмерку на финише). Наш парень занял седьмое место в четвертом старте чемпионата – Гран-при Китая. А если еще вспомнить, как именно россиянин его добыл и кого при этом обогнал!.. Следующая важная веха на пути любого гонщика Ф-1 – подиум. Пике на нем побывал в десятой по счету гонке.

Команда «Рено» явно на подъеме, и связывают это с переменами в высшем руководстве – новый владелец, новый шеф, новый конструктор. Машина для сезона-2010 получилась достаточно быстрая и, несомненно, способна вывезти в призеры, что и доказал Роберт Кубица в Австралии. Хотя у «Рено» традиционно не самый большой бюджет, команда постоянно совершенствует автомобиль. «На базе в Энстоуне инженеры работают чуть не круглосуточно, – подтверждает Виталий, – в итоге на каждом из азиатских этапов машину оснащали новыми элементами».

ПРОТИВОСТОЯНИЯ

С командой Виталию повезло! И еще одно, что очень важно для новичка: в «Рено» нет внутренней напряженности и явного предпочтения одному из пилотов. Накануне открытия сезона Петров говорил, что рассчитывает побороться с опытным партнером Кубицей, но это скорее ритуал: амбициозный гонщик не может говорить иначе. У Роберта за плечами три полных сезона, он явный лидер команды и пока опережает россиянина по всем показателям. На трассах всех четырех азиат-



Льюис Хамильтон все азиатские Гран-при провел «позади кого-то», но совершил в среднем по восемь обгонов за гонку – небывалый показатель!

Себастьян Феттель в дебюте добился ощутимого перевеса над партнером по команде «Ред Булл» Марком Уэббером. Фернандо Алонсо в «Феррари» многое придется доказывать.

По выражению лица Михаэля Шумахера порой видно, что проблем у него в «Мерседесе GP» больше, чем у молодого партнера по команде Нико Росберга.

ских этапов их пути ни разу не пересеклись – ни один не помешал другому.

Иная обстановка в «Феррари». Можно сказать, она начала накаляться. В Австралии Фелипе Масса определенно сдерживал Фернандо Алонсо. В результате на китайском этапе испанец, вновь терявший время за спиной Массы, совершил обгон партнера на узком съезде от трассы в боксы! Маневр многим показался некорректным, однако правилам он не противоречит – на сей счет в них просто нет соответствующего пункта. «Феррари» обвинила прессу в попытке рассорить пилотов и выдала успокаивающие комментарии: дескать, обычный гоночный эпизод, нет претензий ни к Массе, ни к Алонсо. Фелипе признал, что ошибся в повороте, сбросил скорость – сам виноват, а Фернандо все сделал правильно. Но бразилец тактично умолчал о том, что потерял на этом ровно столько секунд, сколько потребовалось механикам для замены колес на машине Алонсо. Некогда, будучи пилотом «Мак-Ларена» и пострадав в схожей ситуации, Алонсо шумно возмущался, хотя речь шла всего лишь о результатах квалификации. Думается, что и в «Феррари» испанец молчать не станет, если почувствует, что Массе команда уделяет больше внимания.

Странная, подозрительная тишина в «Мак-Ларене», соединившем двух британских чемпионов мира. После каждой гонки Дженсон Баттон и Льюис Хамильтон обнимаются, в общении с прессой друг друга нахваливают... Долго ли идиллия продлится? Подсчитано, что в четырех гонках Хамильтон совершил 32 обгона, а Баттон – только семь. При этом Дженсон дважды выиграл, лидер чемпионата именно он. Льюис ведет себя сдержанно: «В команде мы абсолютно равны, хотя, разумеется, хотим одолеть друг друга. Мне нравится такое соперничество. Все гонки были сложными, в том числе из-за погоды, и наивысшие результаты принес более рациональный подход Баттона. Дженсон умен, осторожен, риск сводит к минимуму. Я же ездил агрессивно, вел жесткую борьбу... Но по очкам я ему уступаю немного. Надо одержать пару побед, и все пойдет как надо».

А ГДЕ ШУМАХЕР?

То, что Шумахер слабо выступил на всех азиатских Гран-при (одно шестое место, два десятых и сход), объясняют двумя причинами. Первая – слишком мало Михаэль провел предсезонных тестов, просто не успел вка-



Десятые места – не тот результат, на который рассчитывал Михаэль Шумахер, возвращаясь в Формулу-1. Неужели его время прошло?!

Шеф команды «Рено» Эрик Буйе всегда готов дать полезный совет Виталию Петрову. Россиянин в команде – полноценный игрок, а не подносчик снарядов для партнера.

титься, прочувствовать машину. Вторую озвучил руководитель команды Росс Браун: «В Шанхае он много терял в медленных поворотах – задним шинам катастрофически не хватало сцепления с дорогой, тогда как у Росберга все шло нормально».

Высказывались самые разные прогнозы относительно возвращения семикратного чемпиона в Формулу-1. В том числе крайне пессимистичные: дескать, Михаэль проедет полсезона, а потом под благовидным предлогом уйдет, уступив место кому-нибудь помоложе. Рискнем предложить кандидатуру Хюлькенберга – он талантлив, и он немец. Станет в «Мерседесе GP» два пилота по имени Нико – красиво!

Но лучше, конечно, вернуть прежнего Шумахера – быстрого, напористого и удачливого. Сам он ничуть не падает духом: «В мае готовится серьезное обновление машины. Думаю, мои проблемы удастся решить». Однако Росберг ушел на 40 очков вперед, и даже если к лету Михаэль станет «прежним Шумахером», полезно ли это будет команде? Нико ведь борется за высший титул!

Расстановку в группе лидеров многоопытный Михаэль оценивает любопытно. Относительные неудачи «Феррари» в Малайзии и Китае его не смутили, он приравнивает свою бывшую команду по силе к «Ред Буллу»; «Мак-Ларен», лидер чемпионата, стоит, по мнению Шумахера, на одной ступеньке с «Мерседесом GP», а затем следует «Рено». Логика в этой расстановке есть: на результаты китайской гонки слишком уж повлиял дождь. В частности, машины «Ред Булла» в таких условиях не настолько хороши, как в гонках на сухом покрытии. Это признал и шеф команды Кристиан Хорнер: «При нормальной погоде мы, думаю, никому не оставили бы шансов. И потом, помешали непредвиденные обстоятельства – например, Марк Уэббер на одном из пит-стопов зацепил домкрат, пришлось даже менять антикрыло».

Если Шумахер прав, то середина сезона обещает колоссальную интригу: преследуемая «Ред Буллом», «Феррари» будет нагонять «Мак-Ларен». А ведь зрители еще весной, по данным проведенного в Европе опроса, были убеждены: нынешний чемпионат – самый интересный из тех, что прошли в XXI веке. А для нас, россиян, наверное, вообще за всю историю Ф-1. **ЗР**

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1

4-й этап, Гран-при Китая	
1. **Дж. Баттон** (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	1:46.42,163
2. **Л. Хамильтон** (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.01,5
3. **Н. Росберг** (Германия, «Мерседес GP»)	0.09,4
4. **Ф. Алонсо** (Испания, «Феррари»)	0.11,8
5. **Р. Кубица** (Польша, «Рено»)	0.22,2
6. **С. Феттель** (Германия, «Ред Булл – Рено»)	0.33,3
7. **В. Петров** (Россия, «Рено»)	0.47,6
8. **М. Уэббер** (Австралия, «Ред Булл – Рено»)	0.52,1
9. **Ф. Масса** (Бразилия, «Феррари»)	0.57,7
10. **М. Шумахер** (Германия, «Мерседес GP»)	1.01,7
После 4 этапов	
Пилоты	
1. Дж. Баттон	60
2. Н. Росберг	50
3. Ф. Алонсо	49
4. Л. Хамильтон	49
5. С. Феттель	45
6. Ф. Масса	41
Команды	
1. «Мак-Ларен»	109
2. «Феррари»	90
3. «Ред Булл»	73
4. «Мерседес GP»	60
5. «Рено»	46
6. «Форс Индия»	18

За исключением скучного уикенда в Бахрейне, все гонки проходили весьма напряженно. А обгонов совершено едва ли не больше, чем за весь прошлый сезон.

Четыре «поула» в четырех гонках – и всего одна победа. КПД у «Ред Булла» пока невысок, хотя потенциально это главный фаворит и будущий чемпион.





Трудно быть наблюдателем

Совсем еще юная гоночная серия Формулы-2, похоже, пришла в большие гонки всерьез и надолго. У российских поклонников автоспорта к ней особый интерес: в этой кузнице кадров для Формулы-1 выступают наши соотечественники. Кому, как не им, молодым перспективным пилотам, говорить о перипетиях борьбы. Рассказ дебютанта серии Ивана Самарина об уикенде на треке «Сильверстоун» выслушали и записали Вадим Крючков и Сергей Зиновьев.

ПЯТНИЦА

Всего две тренировочные сессии по 30 минут каждая. Изучал трассу и выстраивал оптимальные траектории. До тонких настроек болида дело не дошло. Из-за ограничения количества использованных покрышек выезжал на сильно потертых. С такими шинами корректировать аэродинамику смысла нет.

Впечатления противоречивы. С одной стороны, глядя на соперников, понял, что каких-либо откровений или принципиальных новинок в пилотаже болида Формулы-2 нет. Нужен опыт, а его даст лишь регулярный накат. С другой – автомобиль все же иного уровня, чем привычная мне Формула-3: большой, тяжелый, быстрый.

Да и прижимающая сила настолько велика, что требует от пилота больших физических затрат.

Но самое главное – нет еще психологической адаптации к новой технике, а когда нет абсолютного понимания болида, излишняя погоня за результатом может закончиться «стеной». Пока не присиделся, рисковать – ненадежно. Чтобы все шло как по маслу, пилот и автомобиль должны стать единым целым. Тем не менее на некоторых секторах трассы показал вполне достойное время.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА



Иван САМАРИН

Родился 7 сентября 1988 года, мастер спорта. Пришел в картинг в десятилетнем возрасте, быстро добился успехов. Был чемпионом Москвы и двукратным чемпионом России. Занимал призовые места в международных соревнованиях. Следующий этап карьеры – кольцевые гонки. В 2004-м дебютировал в чемпионате России Формулы-«Русь», год спустя стал вице-чемпионом. Затем перешел в более мощную Формулу-1600, где дважды подряд выиграл чемпионат страны. В 2008-м – серебряный призер российской серии Формулы-3.

СУББОТА

День состоял из двух квалификационных заездов, без утренних разминок. Вот так, прямо с места в карьер, надо было заработать право на выгодную диспозицию на стартовом поле двух завтрашних гонок. Одновременно с Формулой-2 на трассе проходят и другие спортивные события. Наши заезды вписываются в общий график жизни гоночной площадки. Это удалось хорошо прочувствовать – трафик на трассе был серьезный, что отразилось на результате. Трасса очень длинная, и постоянной радиосвязи с командой нет, выбирать дистанцию до впередиидущего, чтобы сделать быстрый круг, приходилось самостоятельно и вслепую. В результате упирался в медленных пилотов. Отвоевал 12 и 16-е места. По сути, не сложилось ни одного «чистого» круга – все время ехал в трафике. В ходе первой квалификации лучший круг прошел с обгоном, а во второй – при использовании «буста» уткнулся в медленно едущего соперника.

Кстати, о «бусте», то есть кратковременной прибавке мощности. Прикольная штука! Суть: по команде пилота увеличивается давление наддува, и тогда мотор выдает дополнительные 55 «лошадей». Работает, и здорово! Особенно полезна функция при выходе из медленных поворотов. Использовать «буст» можно восемь раз за гонку и три раза в квалификации. В квалификации есть прямой резон использовать все три нажатия кнопки «буста» за один быстрый круг.

Жесткость стабилизатора поперечной устойчивости и угол атаки переднего антикрыла пилот может регулировать на ходу.

ФОРМУЛА-2

Серия учреждена в 2009 году, и ее место в иерархии гоночных формул вполне определенное – это прямой конкурент серии Grand Prix 2. При этом Формула-2 (Formula Two) – официальный международный турнир FIA, а GP2 – коммерческая серия. На официальном сайте FIA Формула-2 занимает очень высокую, четвертую строчку – между чемпионатами мира WTCC и FIA GT. О статусе Формулы-2 говорит и тот факт, что тройка победителей чемпионата получает суперлицензию, позволяющую выступать в Формуле-1.

Сезон-2010 проводится в девять этапов, каждый состоит из двух зачетных гонок. Расстановка на старте – по результатам двух квалификаций (для каждой гонки – отдельная). Система начисления очков аналогична применяемой в Формуле-1.



ВОСКРЕСЕНЬЕ

Первая гонка. Уж если пошло «не по резьбе», то весь заезд наперекосяк. На стартовой решетке поборол волнение, настроился на борьбу. Данные телеметрии и установленных на борту камер позволяли надеяться на достойный результат, место эдак на шестое – восьмое. Соперники тронулись на прогревочный круг, а у меня... отказало сцепление! Перещелкиваю передачи, отпускаю педаль – машина стоит!!!

Все машины, даже сэйфти-кары уже скрылись за первым поворотом, когда удалось тронуться. Впопыхах догнал пелетон, автомобили безопасности любезно пропустили меня вперед. Мне бы угомониться, но нет – обогнал соперников и встал на свое место. Как бес попутал: обгон на прогревочном круге категорически запрещен! Ведь знал же!.. Суета и волнение сделали свое черное дело.

Не успел опомниться – старт. Врубаюсь в борьбу и начинаю активно обгонять. Увлекшись сражением, не заметил флагов, которые отправляли меня на drive through – в наказание за старт с неправильной позиции. Добрался до седьмого места, и тут словно обухом по голове – черный флаг и табличка с моим номером! Всё, приехали: для меня этот судейский сигнал означал конец гонки. Кара за обгоны на прогревочном круге.

Второй заезд. Стартовал из глубины, с 16-го места. Боролся, как только мог! Отдельные эпизоды в памяти не отложились, но то, что темп взял хороший и обгонял, в то время как меня не обгоняли, – это запомнил хорошо... В середине заезда допустил ошибку – не попал в скоростной поворот («Бекеттс») и «потерял» машину, но, к счастью, обошлось без встречи с заграждениями и даже мотор не пришлось глушить. На трассу вернулся, однако потерял из-за «вылета» около 10 секунд. До самого финиша пытался отыграть, но в результате оказался на 15-м месте. Судя по средним результатам круга, мог бы выехать на седьмое-восьмое. У меня было, пожалуй, самое большое количество обгонов за заезд.

Теперь, когда первый уикенд позади, могу помечтать. Отставание от лидеров – меньше секунды с круга. Набрать очки для места в первой восьмерке – вопрос времени. Надеюсь, недолгого. ЗР

АВТОМОБИЛЬ ФОРМУЛЫ-2

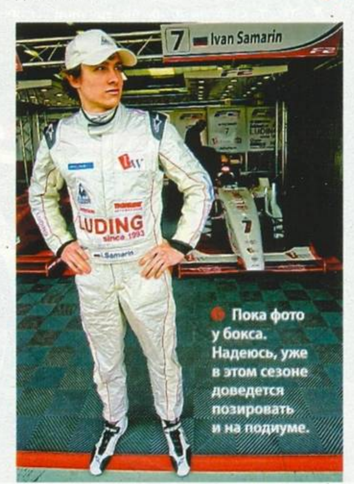


ШАССИ: Williams JPH1B F2, углепластиковый монокок, выполненный в соответствии с требованиями безопасности, предъявляемыми к болидам Формулы-1 2005 года; база – 2885 мм, колея – 1590/1475 мм, масса – 570 кг.

ДВИГАТЕЛЬ: Audi, 4-цилиндровый с турбонаддувом, 5 клапанов на цилиндр, диаметр цилиндра – 81,0 мм, ход поршня – 86,4 мм; 1781 см^3, 425 л.с. при 8250 об/мин, 480 л.с. при 8250 об/мин в режиме кратковременного повышения мощности (overboost).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: Hewland TMT, 6-ступенчатая секвентальная с полуавтоматическим переключением.

ШИНЫ: Avon, спереди – 250/570R13, сзади – 300/600R13.



Пока фото у бокса. Надеюсь, уже в этом сезоне доведется позировать и на подиуме.

Старички и дебютанты

Каких-то пять лет назад в европейских формульных сериях россияне были редкостью. Сегодня наши стартуют почти везде – уследить за всеми непросто. Максим Вольнов попробовал.

Большая «диаспора» собралась в Формуле-«Рено 3,5». Чемпионат начался на испанской трассе «Моторленд Арагон», и первая же гонка принесла максимальный успех Михаилу Алешину – победа! Для него эта серия – в какой-то степени шаг назад: в 2009-м, напомним, он стал бронзовым призером Формулы-2. Однако, если сравнивать только мощность и динамику машин, «Рено 3,5» не особенно уступает: 425 л.с. – солидный показатель. А конкуренция даже выше: 28 пилотов на предсезонных тестах! Алешин в «Рено 3,5» провел три сезона и теперь считается, пожалуй, главным фаворитом. И наверняка поможет советами Даниилу Мове и Антону Небылицкому. Дебютант Формулы-«Рено» Мове, кстати, во втором зачетном заезде Алешина превзошел – седьмое место против одиннадцатого.

Сергей Афанасьев из Формулы-«Мастер» перебрался в Формулу-2 и удачно начал сезон: третье место в одном из заездов этапа на трассе «Сильверстоун». Здесь же дебютировал Иван Самарин.

Десант из России прибыл на «Моторшпорт Арену» в Ошерслебен, где стартовал немецкий чемпионат Формулы-3: Николай Марченко, Максим Травин, Алексей Карачев. Алексей, доселе известный как картингист, за руль гоночной формулы сел впервые и сразу показал приличные результаты в зачете для машин с омологацией 2004 года. (Вот куда занесла судьба болиды ArtTech, некогда построенные в России!) По крайней мере, в двух заездах опередил более опытного Травина. Но вполне логично уступил Марченко – тот выступает на гораздо более свежей «Далларе-F307».

Ждем, когда россияне начнут выступать в евросериях Формулы-«Рено 2,0» и Формулы-BMW. Особый интерес – к 16-летнему Даниилу Квяту, который добился больших успехов в европейском картинге. Маленькая 140-сильная Формула-BMW – неплохой вариант продолжения карьеры для юных пилотов. И вот ведь совпало: Даниил выступает в одной команде с Карлосом Сайнсом-младшим – сыном знаменитого раллиста. Пока сравним результаты предсезонных тестов: на них Квят испанца превзошел, показав четвертый результат. ЗР



Вернувшись в «Рено 3,5», Михаил Алешин сразу показал, что в этом «доме» собирается утвердиться хозяином.



У Даниила Мове, пожалуй, самая сложная задача – в Формуле-«Рено 3,5» добиться успеха быстро. Ему 24 года, и он уже почти ветеран формульных гонок.

Алексей Карачев за рулем незнакомой машины Формулы-3 и на незнакомой трассе в Ошерслебене освоился на удивление легко.

Великие марафонцы

Четыре десятилетия назад команда «Автоэкспорта» достигла одного из высших результатов за всю историю отечественного автоспорта. Рассказывает Сергей Канунников.

Ралли между двумя стадионами – лондонским «Уэмбли» и «Ацтека» в столице Мексики – протяженностью более 25 000 км и сегодня можно сравнить, пожалуй, лишь с «Дакаром». С той разницей, что в 1970 году на старт выходили гораздо более близкие к серийным моноприводные автомобили, гонщики не имели современных систем навигации, а немалая часть маршрута проходила по дорогам общего пользования. Водители провели за рулем около 400 часов, протяженность скоростных участков порой превышала 300 км.

По сути, марафон Лондон – Мехико стал первенством мира. На старт в 1970-м вышли 96 экипажей, в том числе весь раллийный цвет того времени: победитель ралли Лондон – Сидней Эндрю Коуэн на «Триумфе», за команду «Форд» ехали Собеслав Засада, Рауно Аалтонен, Тимо Мяккинен, Хану Миккола (его экипаж и выиграл гонку), Роджер Кларк. Люди-легенды! В этой представительной компании стартовали и пять «москвичей-412». Машина № 21 – Иван Астафьев, Александр Сафонов, Геннадий Гаркуша, № 28 – Леонтий Потапчик, Юрий Лесовский, Эдуард Баженов, № 40 – Сергей Тенишев, Валентин Кислых, Валерий Широченков, № 71 – Гунар Хольм, Каститис Гирдаускас и Владимир Бубнов, № 84 – Эммануил Лифшиц, Виктор Щавелев.

На пять боевых машин выделили всего две технички. В универсалах «Москвич-427», полная масса которых достигала 2500 (!) кг, ехали К. Акилов, Е. Андреев, Ю. Полторацкий, А. Терехин и начальник команды К. Сочнов.

Автомобили, подготовленные АЗЛК, не слишком отличались от серийных: моторы развивали около 80 л.с. В салоне стояли каркасы безопасности, а под днищем – защита. «Москвичи» снабдили дополнительными 75-литровыми бензобаками, карбюраторы – устройствами для компенсации недостатка кислорода на большой высоте.

До Лиссабона команда дошла в полном составе. А самое трудное началось, конечно же, в Южной Америке. Каменистые горные спецучастки вдали от цивилизации «выкашивали» один экипаж за другим. Попал в аварию один из фаворитов – Коуэн. С дистанции сошли все пять стартовавших «порше», четыре «мерседеса» из пяти, пять «ситроенов» из шести. Наши потеряли две машины: экипаж Ивана Астафьева сорвался со скалы, а Лифшиц и Щавелев не успели на КВ в заданное время. Технички шли за боевыми машинами всю дистанцию, порой почти в гоночном режиме. Кстати, западные команды оставили свои машины сопровождения в Европе, подготовив для Америки свежие.

На стадион «Ацтека» в Мехико въехали всего 23 машины, среди них «москвичи» под номерами 28, 71 и 40, занявшие соответственно 12, 17 и 20-е места, а в целом – третье командное (его давали по результатам трех лучших экипажей): после «Форда» и «Бритиш Лейланд».

История отечественного автоспорта знает не много подобных результатов. Успех 1970-го вполне сравним с достижениями КамАЗов на «Дакарах» последних лет. Поздравляем участников легендарного марафона! Помним тех из них, кого уже нет с нами. ЗР

Экзотика – «москвичи» на фоне южноамериканского пейзажа!

Марафон называли Кубком мира по ралли. На старте экипаж С. Тенишев – В. Кислых – В. Широченков.

За семечками



Проиграв Микко Хирвонену в Швеции, Себастьен Лоэб уже на Ралли Мексики взял реванш. Далее француз щелкал гонки как семечки. В Иордании от машины Хирвонена оторвалось колесо, и он сошел – Лоэбу осталось только мастерски дожать второго фордовца Яри-Матти Латвалу, который поначалу лидировал. В первый день на Ралли Турции сложилась интрига: лидировали «ситроены» Себастьена Ожье и Даниэля Сордо, Лоэб же затаился на пятой позиции. Но на второй день шестикратный чемпион мало-помалу захватил привычную для себя роль лидера, а на третий – отпраздновал очередную победу.

Дебютант чемпионата Кими Райкконен наконец-то набрал первые зачетные очки: в Иордании он был восьмым, в Турции – пятым.

Добавьте везения!

Первый этап европейского «турингового» Кубка (FIA ETCC) прошел в Португалии на автодроме «Брага». Тимур Садрединов за рулем «СЕАТа-Леон» выступил достаточно убедительно: седьмое время в квалификации, девятое место в первой гонке, пятое – во второй. При том что соперников в зачете «S2000» было десять, в их числе звезды – британец Джеймс Томпсон, швед Томас Энгстрём, датчанин Кристиан Поульсен. В этапе по сумме заездов победил Томпсон (первое и третье места на «Хонде-Аккорд»). К числу фаворитов отнесем и чемпиона Португалии Сезара Кампанико, выигравшего одну гонку.



Садрединов по сумме очков – седьмой. Ему по силам обыграть хорвата Марина Чолака и чемпиона Турции Ибрагима Окая, но в четверку лучших он войдет, только если очень повезет.

Снова новичок

Дебют Дэвида Култарда в немецком чемпионате DTM блестящим не назовешь. За рулем «Мерседеса» от команды AMG (более «заводского» варианта подготовки, пожалуй, не существует) шотландец финишировал на этапе в Хоккенхайме двенадцатым, отстав от победителя на 35 секунд. На всех стадиях борьбы, начиная со свободных тестов, Дэвид уступал лидерам не менее секунды на круге. «Машина-то быстрая, – признает Култард, проведший полтора десятка сезонов в Формуле-1, – но я к таким не привык. Буду осваивать».

Бывший его коллега по Ф-1 Ральф Шумахер за два сезона в DTM не адаптировался и остается середнячком. В Хоккенхайме он опередил Дэвида на три позиции. А победителем стал Гэри Паффет – экс-чемпион DTM и бывший тест-пилот «Мак-Ларена». Да и весь подиум – мерседесовский. Чемпион двух последних лет Тимо Шейдер («Ауди-А4») финишировал седьмым.



КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

4–5.06 Кубок России, «Горные вершины», Горячий Ключ, Краснодарский кр.
18–19.06 чемпионат России, «Белые ночи», Лахденпохья, Карелия
19–20.06 традиционная гонка, Хабаровск
25–26.06 Кубок России, Псков

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

5–6.06 чемпионат России (легковые), Тольятти
5–6.06 чемпионат и Кубок России (грузовики), Истра
12–13.06 чемпионат и Кубок России (легковые), Арамиль
19–20.06 чемпионат и Кубок России (легковые, багги), Дмитров
26–27.06 Кубок России (грузовики), Курган

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

11–12.06 Кубок России по ралли-рейдам, «Партизан», Тверская обл.
12–13.06 чемпионат России по дрэг-рейсингу, Краснодар
18–21.06 чемпионат России по трофи-рейдам, Ярославская обл.
19–20.06 чемпионат России по кольцевым гонкам, Курск
25–27.06 чемпионат России по картингу, Курск
25–27.06 чемпионат России по ралли-рейдам, «Рига-Баха», Латвия

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

3-й этап, Ралли Иордании	
1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	**3:51.35**
2. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фокус»)	0.35
3. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-С4»)	1.11
4. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	1.49
5. М. Уилсон (Великобритания, «Форд-Фокус»)	8.24
6. С. Ожье (Франция, «Ситроен-С4»)	10.26
4-й этап, Ралли Турции	
1. С. Лоэб	**3:01.38**
2. П. Сольберг	0.54
3. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	1.43
4. С. Ожье	3.46
5. К. Райкконен (Финляндия, «Ситроен-С4»)	6.44
6. Ф. Виллагра (Аргентина, «Форд-Фокус»)	7.56
После 4 этапов	
Пилоты	
1. С. Лоэб	93
2. П. Сольберг	53
3. М. Хирвонен	52
4. Я.-М. Латвала	47
5. С. Ожье	45
6. Д. Сордо	24
Команды	
1. «Ситроен»	126
2. «Форд»	111
3. «Ситроен-Юниор»	75
4. «М-Спорт Форд»	56
5. «Мунчиз Форд»	26

Законодательное собрание

Родоначальник жанра горячих хэтчбеков «Фольксваген-Гольф GTI» в минувшем году обновился. Вадим Никишев подобрал ему в качестве соперника представителя новой волны «Мазду-3 MPS». Фото Георгия Садкова.



БАЛАНС СИЛ НА СТАРТЕ

Рецепт хот-хэтча прост: берем серийную малолитражку, втыкаем мотор потолще, доводим до кипения – и наслаждаемся результатом. Первый «Гольф GTI» со 110-сильным двигателем (в нынешнем, шестого поколения, уже 210 «лошадок») появился 35 лет назад и вскоре стал законодателем мод в этой дисциплине. А «Мазда»? В те времена японцы выпускали уже четвертое поколение модели «Фамилия», не имевшей заряженной версии.

«Мазда» изумила поклонников в 2006 году, когда представила один из самых мощных и быстрых хэтчбеков – «трешку» с индексом MPS (Mazda Performance Series). Нынешнее поколение оснащают тем же 2,3-литровым турбомотором о 260 «лошадях», эти машины продолжают претендовать если не на лидерство, то на подиум в классе.

Итак, кто кого: умудренный опытом «Гольф GTI» или молодая, но уже заслужившая право на поединок «Мазда-3 MPS»?

ЕВРОПА – НА АЗИЮ

«Гольф» – это сдержанность. Проявляется она во всем, начиная с внешности: с ходу отличить заряженную версию от обычной сможет разве что фанат «джи-ти-ай». Ювелирной изящности биксеноновые фары, красная отметина на радиаторе да шильдики – вот и все, на чем остановится взгляд. Внутри то же: сдержанность интерьера знакома по гражданским модификациям, отличия – в нюансах вроде накладок на педали, передних кресел и усеченного руля. Сиденья великолепны! Во-первых, цепкие, но не отталкивающие избыточной спортивностью. Во-вторых, электрифицированные. В-третьих, любой найдет в них удобную посадку (впрочем, это согласуется с общей концепцией эргономики). Сложно навскидку вспомнить более удобный автомобиль даже классом выше! При правильной посадке с опущенной подушкой сиденья и практически вытянутыми ногами все органы управления под рукой. Обзор ничто не перекрывает. Автомобиль воспринимаешь каждой своей клеточкой!.. Но с первых километров по городу понимаешь: аппарат хоть и заряженный, но настройки гражданские; плотная, однако сохраняющая комфорт подвеска не пасует перед спидбрейкерами, с шинами 225/45R17 не вздрагиваешь перед ямами. Со столь редкой для горячих хэтчбеков автоматической трансмиссией DSG забываешь о дерготне в заторах, в меру острый руль (три оборота от упора до упора) с размытым «нулем» и вовсе расслабляет.

«Мазда-3 MPS» – другой коленкор. Внешних отличий от серийных «трешек» побольше: здоровенная «ноздря» интеркулера в капоте, развитое антикрыло, два большущих патрубка выхлопной системы. Тут и без логотипов, что на бампере и багажнике, не усомнишься ни на мгновение: серьезный аппарат! Интерьер с двухъярусной панелью (что-то подобное у «Хонды-Сивик») необычен и сам по себе, а тут

еще руль и сиденья простеганы красной нитью, алым отливают декоративные пластиковые панели. Сидеть не столь комфортно, как в «Гольфе»: боковая поддержка слабовата, спина жаждет поясничного подпора. Но в целом – на твердую четверку!

...Позор мне! Трогаясь, «Мазда» заскакала как мяч. Что за сцепление?! Я готов простить тугой привод: все-таки 380 Н·м достойны того, чтобы сделать лепестки корзины пожестче. Но почему оно схватывает резче, чем даже на тюнинговом «Эво» с керамикой, причем на последней трети хода и внезапно? Из-за такой особенности плавно переключаться не всегда получается даже на высших передачах. Нет, ребята, это не спорт!

А настройки шасси? Низкопрофильные шины 225/40R18 выискивают каждый закатанный в полотно камешек, подвески услужливо передают информацию о его размерах дальше, на кузов. Выехать за город? Увольте: здесь «убить» колесо проще простого, а запаски нет – лишь ремкомплект. Хотя, казалось бы, ничто не мешает затолкать в нишу полноценную запаску – размер позволяет.

Но нам она, хвала высшим силам, не понадобилась: дорога до трассы «Смоленское кольцо» – одна из лучших в России. Однако «Мазда» и на шоссе норовила дерзить, когда попадала в асфальтовые колеи и вынуждала крепче сжимать руль, особенно при разгонах и торможениях на неровностях.

ФИЗКУЛЬТУРА ИЛИ СПОРТ?

Синоптики в кои-то веки угадали с погодой, хотя мы предпочли бы другой прогноз: проливной дождь не просто смыл с автодрома весеннюю пыль, а местами образовал пруды. Совсем скоро «Смоленское кольцо» примет отечественные и зарубежные гонки, к тому времени на трассе уже сделают водоотлив, поребрики и окультуренные зоны вылета. Без них мы осторожничали, а в зачетных кругах уповали лишь на квалификацию тест-пилотов Олега Петрикова и Александра Сотникова – даже они, мастера спорта, предпочли не отключать систему стабилизации.

«Гольф GTI» после первых кругов вынудил делать поправку на изношенность задних шин: за 15 тысяч пробе-



Особенность «Гольфа» – кренистая подвеска. И вроде бы в дождь это во благо, а все равно на кольце автомобиль воспринимается слишком гражданским.

Скромность украшает: небольшой спойлер гармонично вписан в образ и эффективен на доступных этому «Гольфу» скоростях.

Биксеноновые фары только подчеркивают стилистику GTI. Отличительные штрихи – «раскаленные» нити вдоль радиатора и логотип.

По качеству интерьера, проработке эргономики «Фольксваген» – эталон. Отличие версии GTI – в деталях вроде руля и педалей.

Сиденья отличные и для каждодневной эксплуатации, и для езды на пределе.

Окантованные хромом приборы доносят до водителя максимум актуальной информации, не напрягая, не отвлекая его от управления.



И в шпильках, и в скоростных дугах асфальтового кольца алая «Мазда» подобна бегущему по бикфордову шнуру огоньку: щас жахнет!

Сложная оптика «Мазды-3» пленяет девичьи сердца. А то, что скрывается за шильдиком MPS, – мужские.

Ничего не напоминает? Правильно, интеркулер здесь размещен так же, как на самых мощных «Субару».

Внутри «трешка» переливается всеми цветами светодиодов. К эргономике, увы, претензии: специфическое сцепление и подлокотник, мешающий переключениям.

Эффектные сиденья неважно фиксируют тело в виражах. На фоне выдающихся ездовых качеств это явный прокол.

Между утопленными в колодцы и хорошо читаемыми шкалами – индикатор давления наддува. На разгоне зашкаливает за максимальную отметку.

га их, похоже, изрядно пожгли – и механики попросту перекинули колеса с одной оси на другую.

– Саш, можешь выставить машину боком – для фотографии?

Сотников без всяких контрсмещений чуть резче заправляет «Гольф» в вираж – и задок тут же «отстреливает». Хорошо, за рулем матерый профессионал и мы на гоночном треке. А случись то же с новичком на обычной дороге? Останется положиться только на строгую систему стабилизации: в некритичных режимах она убирает излишек тяги, а в сложной ситуации играет тормозами «в четыре руки».

Но в целом чувствуется, что «Гольф GTI» не спортсмен, а физкультурник. Мотор ровно тянет во всем диапазоне, преселективная коробка мгновенно, с сочными перегазовками меняет передачи, в связках поворотов автомобиль изрядно кренится, переваливается с боку на бок. Результат – 2 минуты 14 секунд на круге. С учетом потертых покрышек и «ниагары» на автодроме – очень даже неплохо. Помнится, 240-сильный соплатформенный «СЕАТ-Леон Купра» в более выгодных условиях проехал всего на 2,5 секунды быстрее (ЗР, 2009, № 12).

Самая серьезная претензия к «Мазде-3 MPS» и на кольце та же – сцепление. Даже Петриков и тот вначале умудрился заглохнуть, а затем сетовал на рывки при переключениях вниз. Только после десятка кругов пообвыкся и научился подгадывать момент смены передач. Но все равно нет-нет да и ошибался.

В остальном же «эмпээска» – песня! Великолепный мотор проявляет ровный «атмосферный» характер, от него хочется разве что чуть больше отзывчивости на «верхах». Момент включения турбокомпрессора не чувствуешь: ускорение наваливается на тебя во всем рабочем диапазоне оборотов. Настроение поддерживает и четкий, в меру короткоходный механизм коробки, а рычаг сам прыгает в ладонь, слетающую с налитого тяжестью руля. Жесткая, собранная подвеска и отличные шины позволяют пилоту направлять «Мазду» вслед за взглядом и нанизывать один поворот за другим. В итоге лучший круг просвистели за 2 минуты 11 секунд.

Победа? На кольце – да. Но только на гоночной трассе «трешка» MPS сможет полностью раскрыться. Родоначальник же жанра хотя и уступил (и по секундомеру, и по ощущениям) перформенсной «Мазде», но... Расшифруем-ка аббревиатуру GTI: первые две литеры – не что иное, как сокращение от Gran Turismo, «большое путешествие». А в дальний вояж куда приятнее отправиться на «Гольфе». ЗР



Олег ПЕТРИКОВ,
мастер спорта, пилот команды Team Russia:

– «Гольф» по эргономике идентичен соплатформенным моделям. В нем отличная посадка, удобно расположены органы управления, форма руля – просто супер для пилотажа. Проявлениями характера машина напоминает «Леон» и «Ауди-S3» (их мы с «За рулем» тестировали осенью), причем больше – СЕАТ. Стертые шины не очень досаждали: все равно «Гольф» на скользком сначала провозит «морду». С ручным переключением тоже знакомая ситуация: то хочет, то не хочет переключаться вниз. Но, в принципе, если угадать с моментом, стрелка тахометра окажется на 7 тысячах – неплохо! Трансмиссии не хватает лишь блокировки дифференциала.

Из-за упругой подвески «Гольф» сначала кренится, а потом по инерции соскальзывает наружу поворота. На руле чувствуется, как дробят шины. Баранку приходится крутить больше, чем на «Мазде».

«Мазда» тоже с неплохой эргономикой, педали на удобном уровне, ногам комфортно. По дождю требуется плавная рулежка, информативность хорошая. Самоблок помогает на выходе из поворота, машина выгребает обоими колесами и почти не буксует. Двигатель похож на атмосферный: нет турбоямы, равномерный разгон до 6 тысяч, а выше крутить его смысла нет – разгон стихает. Сцепление требует сноровки: момент переключения нужно ловить, хотя в гоночном режиме все воспринимается как должное.



Александр СОТНИКОВ,
мастер спорта:

– Потенциальные покупатели «Гольфа» – активные лодыри: хотят быстро ездить, но не напрягаться. Чудо-коробка позволяет задумываться только об одном органе управления – руле.

Всегда считал, что «Гольф», как родоначальник класса, просто обязан быть эталоном. Он таков и есть: все под рукой, максимально удобно.

Удивился, что под капотом всего 210 л.с. Мотор довольно эластичный, удобно управлять тягой: характер – без взрывов.

Вопреки ожиданиям, управляемость на гоночной трассе не очень. «Гольфу» не хватает собранности – он валкий, расползается. И вроде бы по дождю мягкая подвеска во благо (в повороте больше нагружаются внешние колеса, лучше сцепление), однако чувствуется некая отстраненность шасси от кузова. Из-за изношенных шин выносить окончательную оценку балансу настроек неэтично.

В «Мазде» эргономика не ахти: при включении четных передач локоть бьется о подлокотник. Другая претензия – своеобразное сцепление. Не сказать, что оно длинноходное, но схватывает внезапно. А раз все время думаешь об этом, значит, уже не здорово.

Самоблок помогает не столько на разгоне, сколько в повороте: мне понравилось, как машина в него заезжает и рулится. Кайф вызывает, наверное, не столько мотор, сколько шасси в целом. Поворачиваемость прогнозируемая: даже на мокром можешь экспериментировать, пробовать по-разному атаковать повороты, в чем немалая заслуга шин.



Между телом

С толковым тюнингом в стране пока не ахти. А в прошлом худом году он, казалось, вообще должен был издохнуть – не до жиру. Но нет, жива еще мощностная прослойка! В чем смогли убедиться посетители недавнего Московского Тюнинг-Шоу. Достойные внимания экспонаты описывает Вадим Крючков. Фото Александра Батыру.



Настоящая Америка! Компания L.A. Connection демонстрировала эксклюзивные колеса и аксессуары заокеанских производителей. В том числе и на автомобилях.

Все лучшее – в одном автомобиле. Сеть магазинов «Точка тюнинга» объединила комплектующие под крышей «Мазды-3».

Виниловый тюнинг сейчас, пожалуй, популярнее аэрографии. Этот «Бентли», конечно же, не хромирован – с помощью клеящейся пленки блеск ему придали в московском ателье «Ре-стайлинг».

Фирма «Автоспорттюнинг» (Санкт-Петербург) показала демокары, комплектующие детали для спорта и тюнинга, гоночную амуницию.

Внутри спортивного «Ниссана-350 Z» от компании Altechno все прекрасно – и дамы, и интерьер.



Наш журнал в числе немногих продемонстрировал серьезные спортивные автомобили. На стенде – «Ситроен-Саксо» победителя «Гонки звезд «За рулем» Тимура Садрединова и «Рено-Сандеро» российского пилота Формулы-1 Виталия Петрова.

Мы завлекали по-своему. Вот типичный посетитель стенда «За рулем». Какой мальчишка откажется посидеть в «ковше» боевого «Рено-Сандеро» Виталия Петрова!

На улице – зайчики солнечные. А здесь, в павильоне, грех не потрогать зайчик ксеноновый.

Аэрография бывает не только цветной и броской. Художник Ильнур Мансуров украсил борта «Корсы» изображением в стиле «высокий ключ». Суть – игра полутонов.

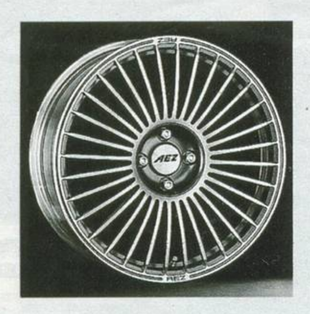
Шоу-стопер от ателье «Драйв гараж». Только знаток опознает в экспонате «ФИАТ-Пунто».



Малютки и колеса

Ателье Франка Ридеркнехта Rinspeed сложно назвать тюнинговым – скорее, оно стилистическое, из разряда тех, что помогают нам заглянуть в будущее. Представленный на Женевском автосалоне-2010 концепт UC преподносится как перспективное средство передвижения, которое можно при необходимости... взять в багаж, путешествуя на поезде. Мощность электродвигателей крохи – 41 л.с., момент – 130 Н·м, максималка – 120 км/ч, а запас хода чуть больше сотни километров. Вряд ли этого достаточно, чтобы заинтересовать поклонников классического тюнинга. А вот марка колес AEZ, установленных на прототипе, знакома многим из них.

Кованые 17-дюймовые диски выглядят необычно – спасибо 32 элегантным спицам. Их отличает малый вес, ведь и для Rinspeed этот показатель крайне важен. Аналогичную технологию Lite tec применяют при производстве «массовых» колес AEZ серий Nemezis, Forge A и Xylo. Оба ателье не исключают, что в дальнейшем результатом совместного творчества станут не менее оригинальные варианты – и колес, и машин.





Восхитительно!

«Ауди-R8 Спайдер» – предмет вожделения многих, а Abt R8 Spyder – мечта избранных. Слово «родстер» переосмыслили, придав кабриолету такую внешность, что и в статике не возникнет сомнений: перед нами концентрированная мощь. Решетка, «юбки» переднего и заднего бамперов, пороги и задний спойлер, созданные специалистами фирмы «Абт», подчеркивают стремительность суперкара. Той же цели служат двухцветные фирменные диски серии BR, рассчитанные на низкопрофильные шины с посадочным диаметром 20 дюймов.

Десятицилиндровый мотор объемом 5,2 л форсировали с 525 до 600 л.с. С таким «Спайдер» разгоняется до сотни всего за 3,8 с, а его максималка достигает 320 км/ч. Удержать эту фурию на дороге поможет доработанная подвеска с новыми пружинами, а владельцу останется наслаждаться управлением, динамикой, ветром и восхищенными взглядами окружающих.

Скорость в роскоши



Конструкторам из немецкой фирмы Lumma Design не понравилось, как реализована идея Гран Туризмо в большом четырехдверном «Порше-Панамера»: недостаточно агрессивно. В итоге появился суперкар CLR 700 GT.

При работе над экстерьером на карбон не поскупились: лезвие спойлера, воздухозаборники, задний диффузор, а также пороги и антикрыло выполнены из углепластика. Из другой его разновидности – кевлара сделан капот с двумя дополнительными вентиляционными отверстиями. Аэродинамический комплект дополняют передний спойлер со светодиодными фарами дневного света, расширители колесных арок и «юбка» заднего бампера с воздуховодами. Передние фары окантовали накладками, а заднюю оптику слегка затонировали, естественно позаботившись о соблюдении всех норм. Точку в работе над обликом поставили с помощью комплекта 21-дюймовых кованых составных колес. Спереди на них смонтированы шины размерностью 265/30, сзади – 305/30.

В салоне царство спорта и роскоши. Красной кожей с серебряной строчкой обшиты сиденья, панель, двери, им вторят алюминиевые педали и серебристого цвета ремни безопасности.

Заявленная в названии мощность 700 л.с. покупателям пока недоступна, но, учитывая опыт фирмы, не стоит сомневаться – скоро Lumma CLR 700 поедет на все свои лошадиные силы.



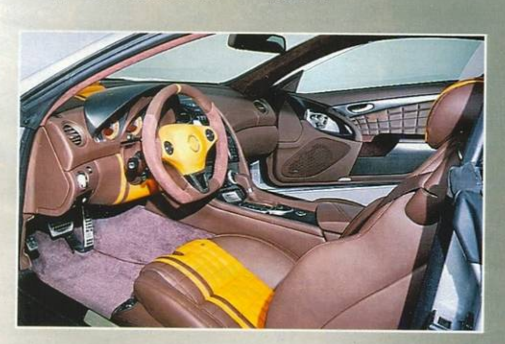


Суперкар на каждый день

Немецкая компания Carlsson, известная программами доработки серийных «мерседесов», выпустила собственный автомобиль с индексом C25. Это число не имеет отношения ни к объему двигателя, ни к мощности – оно ограничивает круг счастливчиков, которым достанется эксклюзивный суперкар.

Построен он на базе модели SL 600, но отличается от нее существенно: 12-цилиндровый битурбомотор объемом 5980 см^3 развивает 753 л.с. и 1150 Н·м, что позволяет преодолеть планку в 350 км/ч и разменять первую сотню за 3,7 с.

Инженеры Carlsson мечтали создать автомобиль GT высочайшего уровня, который не приносил бы мучений в гражданской жизни. Немало быстрых машин безопасны лишь на гоночном треке, а на C25, как уверяют создатели, можно ездить хоть каждый день. Одна из предпосылок к тому – запатентованная подвеска C-Tronic SUSPENSION, которая подстраивается под дорожные условия и стиль вождения. Еще одно преимущество: уникальную машину можно будет обслужить у любого дилера «Мерседес-Бенц». Это, впрочем, не относится к эксклюзивным деталям вроде 20-дюймовых колес, каждое из которых, несмотря на внушительный размер, весит чуть более 11 кг.





Чайная церемония

Отпуск окончился неделю назад. Дома не знают, где я, что со мной, – здесь нет ни электричества, ни телефона. Выбраться в цивилизацию невозможно. Третьи сутки я и мой спутник – странствующий фотограф Марк Левитин, уговоривший меня путешествовать автостопом по Великому шелковому пути, – стоим на Памирском тракте и пытаемся поймать попутку... После погружения в местную экзотику долго приходила в себя Анна Баскакова.

Отдых, конечно же, понятие условное, когда речь идет о высоте 3500 метров, а из приятного – только красоты ландшафта. Середина июня, но почти все время дует холодный ветер, и по утрам мы стряхиваем с палатки лед. Не выдерживая холода, отвязываю от рюкзака туристический коврик и заворачиваюсь в него. Больше греться нечем: все теплые вещи уже на мне. Вокруг разноцветные горы, увенчанные снежными вершинами, но они меня больше не радуют. Холодно, грустно и хочется горячего супа.

Интересно, сколько времени мы проторчали сегодня на Памирском тракте в надежде поймать попутку? Марк в очередной раз отправился в поселок купить еды и сигарет. Он отсутствует подозрительно долго – но, может, мне так кажется от холода? Здесь никто никуда не торопится: все равно жизнь распорядится по-своему. Гораздо лучше отдохнуть и попить чаю с интересным собеседником. Может быть, именно поэтому таджики – самый гостеприимный народ на свете.

ОТДЫХАЙТЕ!

Если попадете в Таджикистан и вам предложат попить чаю, учтите, что раньше чем через пару дней вы ни за что не покинете дом, в который зашли на минутку! Поговорите с хозяевами обо всем на свете, обменяетесь адресами, попробуете все самое вкусное, что умеет готовить хозяйка. Полюбив гостеприимного хозяина, искренне будете звать его к себе в гости. Правда, вряд ли он приедет – народ в Таджикистане небогатый.

Едва переехав на попутной «Газели» таджикскую границу (в компании трех овец и их хозяина), мы опрометчиво приняли предложение случайного прохожего зайти в его дом – попить чаю. Я забеспокоилась спустя сутки: мол, нужно ехать дальше, в Душанбе, да и батарейки в камере садятся... Бесполезно: в этом мире времени не существует!

Огромный дом увешан яркими коврами ручной работы и вышивками. Две дочери Умара Умарова, Фатхия и Альхия, – красавицы в национальных костюмах, похожие на сказочных фей, – тихо передвигаются вокруг нас, подавая лепешки, плов, чай, снова лепешки и плов... Местные жители ходят на нас смотреть, как на диковину. Лежим на коврах, расстеленных на террасе, любуемся горами. Стоит пошевелиться – девушки тут же поправляют расшитые подушки под нашими головами, чтобы было еще удобнее. Разне-



Вы катались верхом на яке? Тоже экстрим своего рода.

жившийся Марк читает хозяину свои переводы Руми – тот в восторге! Отныне Марк – его лучший друг!

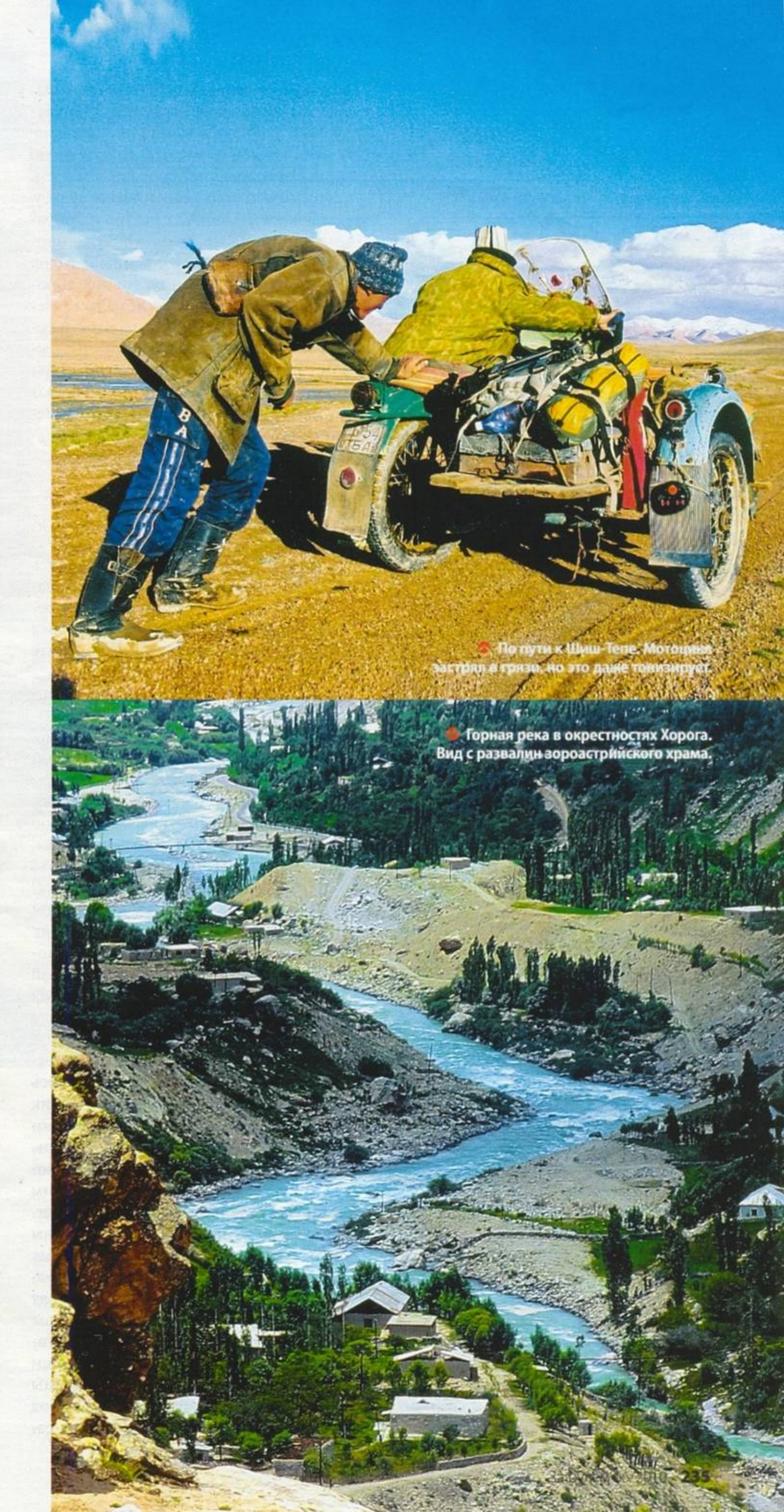
– Люблю русский образ жизни, – заявляет Умар, поедая приготовленный дочками борщ. – Вы отдыхайте, а завтра мы поедем в дальний кишлак, чтобы вы сфотографировали моих родителей.

Мы поехали – фотографировали стариков и старух с гордой осанкой, а еще горные цветы и водопады. Все семейство Умара, человек тридцать, позировало нам на террасах горных садов. Когда через три дня мы с огромным трудом покинули дом Умара, тот, по-моему, обиделся. Тоже мне гости – всего на трое суток!

Потом был Анзобский перевал, недавно открытый для проезда транспорта (до самого июня он считается слишком опасным). Двигались по узкому серпантину на попутной «семерке» с разбитой на камнях подвеской. Справа пропасть, отделенная невысокой снежной стеной, оставшейся от расчистки дороги бульдозерами. Радиатор закипал чуть ли не каждый час – здесь, в горах, это нормально. Проехав самую высокую точку перевала, мы отпустили машину и пошли вниз пешком, чтобы пофотографировать горы. Затем добрались до Памира и дальше ехали в кузове грузовика, груженного капустой. Подобравший нас водитель вез с собой красавицу-дочку, которая во время длинных остановок в ошхонах (это таджикский вариант чайханы) доставала домашние припасы, крошила в суп прихваченную с собой зелень, ломала хлеб и вообще всячески ухаживала за отцом.

Вокруг – волшебные горные пейзажи… Сижу на крыше движущегося в горах грузовика и нисколечко не боюсь! Однако в маленьком городке под названием Дарвоз нас, счастливых и расслабленных, задержали бдительные сотрудники спецслужб и отобрали паспорта. Оказалось, наши пропуска оформлены неверно: для пребывания в приграничной зоне нужно было выписать специальное разрешение еще в Душанбе.

Водитель с дочерью, обождав несколько часов, уехали. До позднего вечера мы сидели под портретом Феликса Эдмундовича, украшенным цитатой про холодные руки и горячее сердце, и ждали решения своей судьбы. К вечеру началась буря, и нас, совершенно обессиленных, отвели в гостиницу над рекой, строго-настрого запретив покидать город. Три дня мы сходили с ума



По пути к Шиш-Тепе. Мотоцикл застрял в грязи, но это даже тонизирует.

Горная река в окрестностях Хорога. Вид с развалин зороастрийского храма.



Анзобский перевал – это звучит пугающе.

Сурок. Его племя живет здесь с незапамятных времен. Хочется думать, что до переселения грызунов в резервацию дело не дойдет.

от безделья: на всякий случай фотографировать нам тоже запретили. На четвертый день мы потеряли терпение и предложили оплатить собственную транспортировку в Хорог под конвоем, чтобы начальство решило нашу судьбу.

В кабине КамАЗа каким-то образом разместились пять человек – шофер, его сын, наш конвойный, Марк и я. Через сутки пути по горной дороге машина безнадежно сломалась. Несколько часов просидели на берегу реки Пяндж, наблюдая, как шофер с сыном, пытаясь починить мотор, при помощи огромной кувалды сгибают какую-то железяку, призванную заменить сломанную деталь.

– Надо ловить другую машину! – сказали мы.

– Зачем? – удивился конвойный. – Вы же с этим шофером договорились? Вот и отдыхайте…

Когда мы наконец добрались до Хорога, начальство поговорило с нами ровно пять минут, после чего разрешило следовать дальше. Формулировка уже не удивила: завтра утром зайдите за пропуском, а пока отдыхайте...

Из Хорога мы добрались на маршрутке до санатория «Джаланды» – это место, где вообще кончается мир. И вот стоим третьи сутки на пустой трассе. Отдыхаем... Яростно голосуем каждой машине, но все водители показывают знаками одно и то же: либо «еду недалеко и скоро возвращаюсь», либо «мест нет»... А это как понимать? Один из водителей высунулся из кабины едва не по пояс и тычет пальцем в кузов: там привязан здоровенный як с кольцом в носу. Рядом с таким не попутешествуешь. Зато пополнили свой словарь жестов автостопа: «У меня в кузове як»... Стоим дальше.

О чудо! Нас подобрал битком набитый «уазик», который направляется в Мургаб. Пассажиры сдвинулись еще плотнее, мы втиснули в багажник рюкзаки, я села Марку на колени, и водитель не без труда захлопнул дверь. На дороге множество крутых поворотов, которые отмечены специфическим памирским «дорожным знаком» – пирамидками из плоских камней. Мчим вдоль границы с Китаем по горному плато потрясающей красоты! За обочиной среди ярко-желтых цветов стоят и свистят многочисленные сурки...

Мы в желанном городе Мургабе, на высоте 3600 метров над уровнем моря. Отсюда до киргизской границы рукой подать, а там недалеко и город Ош, из которого наверняка летают самолеты. Надо только преодолеть последний отрезок Памирского тракта. Но все автобусы, которые ходят на Ош, частные, поэтому водители ездят, когда хотят. Сегодняшний автобус, кажется, уже ушел, и нас... правильно, зовут в гости на чай!

Через четыре дня в гостях я всерьез занервничала. Мы успели осмотреть все местные достопримечательности, купить по высокой киргизской шапке, сфотографировать каждого торговца на рынке, а также побывать в красивом горном кишлаке Шиш-Тепе, расположенном вблизи двух границ – афганской и китайской. В Шиш-Тепе добирались на мотоцикле, нанятом за небольшую плату. Конечно, мотоциклом это чудо техники было в прошлой жизни, а в нынешней представляло собой груду разнообразных деталей, привинченных к кардану от «Урала». Вместо коляски таджикские умельцы приладили деревянный настил – чтобы больше помещалось груза. «Урал» чинили три дня специально для нашей поездки, и, учитывая преклонный возраст мотоцикла, он вел себя не так уж плохо: застрял в грязи всего пару раз. Однако километра за четыре до кишлака правое колесо разлетелось в лохмотья – пришлось идти пешком по ночным горам, о чем я ничуть не жалею: путь среди сверкающих под луной горных ручьев безумно красив.

В Шиш-Тепе я умудрилась дважды потеряться в горах во время фотоохоты на диких козлов и полевых сурков, дважды самостоятельно нашла дорогу, один раз чуть не погибла, поскользнувшись на сыпучке, упала с яка, на котором расстегнулась подпруга, обожгла себе лицо на солнце так, что с него пластами сходила кожа, а потом, уже на обратном пути, обморозилась в снежном буране.

Местные власти опять нас задержали – на всякий случай. Несколько часов допрашивали в местной милиции, в которой не было света – на наши паспорта светили фонариком. Наконец пришел какой-то важный начальник и спросил у нашего проводника Саюна, чем мы занимались в приграничной зоне.

– Они фотографировали сурков! – честно ответил Саюн.

Милиционеры посмотрели на нас с изумлением и отпустили.

Автобусов до Оша все не было. Каждое утро на базар приходили люди с узлами и сумками, которым надо ехать в этот город. Просидев полдня


Памирские «дорожные знаки». Пирамидки из камней предупреждают: впереди опасный поворот.

Дети гор на обочине Памирского тракта.

Осел несет спутниковую тарелку. Смешно уже само по себе.

Ткачество в кишлаке Шиш-Тепе. Безработицы среди женщин здесь нет и не предвидится.

на базаре и поняв, что автобуса опять нет, они не расстраивались, а спокойно шли пить чай. Но однажды автобус появился – в восемь утра, а в десять мы даже уехали. Строго говоря, это был обычный грузовик, к которому кое-как приварили автобусный кузов. Вещи и пассажиры подлетали до потолка, телевизор, который везла соседка, постоянно врезался мне в спину то одним углом, то другим, но никто не обращал на это внимания. По пути водитель сделал огромный крюк, чтобы навестить брата, живущего в отдаленном кишлаке. Где они, конечно же, попили чаю.

Я принялась мечтать: вот вернусь домой, проявлю семьдесят отснятых пленок... И пришла в весьма благодушное настроение.

Но длилось оно недолго. Щуплый солдатик, который охранял блокпост у границы, сказал, что паспорта у нас неправильные: на них должны быть серпы и молоты. Рассказав солдатику, что СССР распался и серпасто-молоткастых документов больше не существует в природе, мы попросили его поставить печать в российские. Солдатик ответил, что печати у него все равно нет – местным она не нужна, а русские тут не ездят.

Мы поверили. Надо ли говорить, что на киргизской стороне нас тут же задержали – якобы за незаконное пересечение границы?..

На работу я опоздала на две недели.

РАБОТАЙТЕ!

– Аня, я намерен лечить вас работой! – сказал шеф.

А я после этой поездки пристрастилась к самостоятельным путешествиям... и перестала торопиться. Все равно жизнь распорядится по-своему, а раз так – зачем беспокоиться? Гораздо разумнее отдохнуть и попить чаю с интересным собеседником. ЗР



Страна футбола и пикапов

Говорят, пикапы – излюбленный транспорт американцев. Но в ЮАР к ним тянутся не меньше, причем к машинам местной сборки. Среди них нашелся транспорт и для футболистов на чемпионате мира. Как выяснил Алексей Воробьев-Обухов, автомобилизация добралась сюда еще в XIX веке... Фото Сергея Мишина.

Излюбленная машина южноафриканских жителей – пикап. Однако местные слоны игнорируют «Исудзу-КВ» местной сборки: популярность их, ушастых, все равно выше.

Оружие африканского пролетариата.

Задний диван – трехместный.

«АФРИКА ГРЕЗ И ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ»

Лет шестьдесят назад под таким заголовком вышла книга чешских автопутешественников Ганзелки и Зикмунда, приоткрывшая многим глаза на далекий и неведомый Черный континент. Но не всем: и сегодня при словах «Южная Африка» возникают ассоциации прежде всего с апартеидом, Нельсоном Манделой, слонами и носорогами, но никак не с автомобилями. А напрасно: местный, юаровский автопром не только дает работу 36 тысячам жителей, но и вносит 7,5% в валовой внутренний продукт страны!

Более того, автомобилизация ЮАР началась в совсем уж доисторическом 1896 году, когда сюда привезли первую самобеглую коляску «Бенц-Вело». С тех пор много воды утек-



Модель «Опель-Корса Ютилити», да еще с правым рулем, вряд ли увидишь где-нибудь еще...

...поэтому и собирают ее тут же, в ЮАР.

ло в Атлантику через Оранжевую реку – в стране появились заводы «Форда», «Дженерал моторс», «Мерседес-Бенца», «Тойоты», «Фольксвагена», «Исудзу»… Вместе с импортом они обеспечивают местному авторынку продажи в объеме около полумиллиона штук в год. Но и за рубежом не гнушаются автомобилями «черной» сборки. Таких рынков аж семьдесят, и среди них, представьте себе, Япония, Великобритания и США! Сюда уходит ни много ни мало – почти 200 тысяч авто.

Ладно, собирать автомобили из комплектов научились уже многие. Но что скажете о 350 производителях компонентов, построивших здесь свои фабрики, которые приносят еще 2% в корзину ВВП страны? Кстати, нейтрализаторы, двигате-

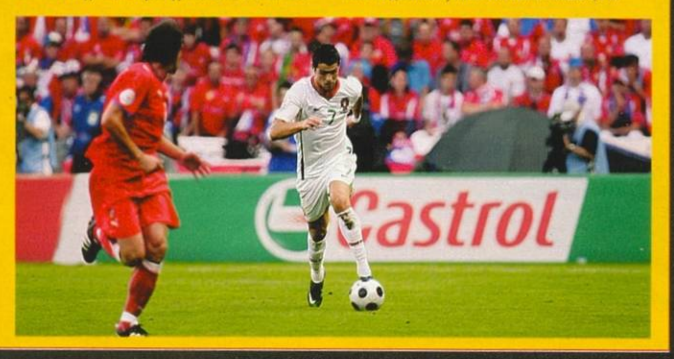
«Мерседес-Бенц» С-класса проехал столько испытательных миль по жарким пыльным дорогам, что не боится ни перегрева, ни термитов.

Ай-я-яй, убили шину!..

СО СКРУПУЛЕЗНОСТЬЮ МАСЛОВАРОВ

Еще один спонсор мирового первенства – фирма Castrol. Но не только финансовые интересы связывают «масляную компанию № 1» с чемпионатом по «игре № 1». В Castrol разработали компьютерную программу Castrol-Index, которая скрупулезно отслеживает действия всех команд и игроков пяти ведущих национальных европейских лиг на протяжении года. По результатам обсчета данных формируется, как утверждают специалисты, наиболее объективный рейтинг футболистов и целых команд. Эта система может стать альтернативой опросам журналистов и функционеров футбола, по итогам которых на протяжении многих лет определяли лучших. Так, согласно табели о рангах Castrol, лучшим нападающим по итогам прошедшего сезона стал Лионель Месси, полузащитником – Криштиану Роналду, защитником – Херард Пике, а вратарем – Эдвин ван дер Сар. Все признают, что это справедливая расстановка сил.

Кто победит в южноафриканском чемпионате? Castrol-Index отдает предпочтение Бразилии, на втором месте видит Испанию, на третьем – Англию. А что же гостеприимные хозяева? У них вероятность добиться успеха составляет лишь 0,3%.

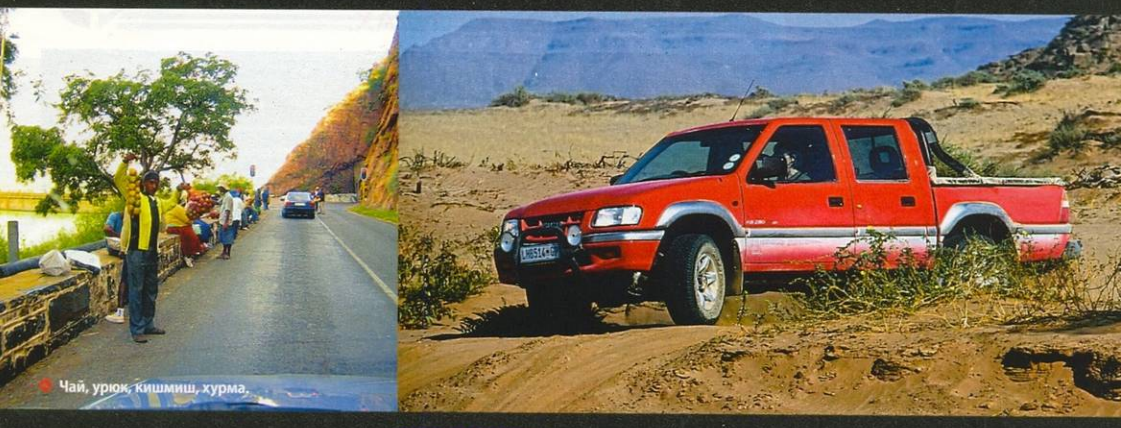




Магазин для своих.

ли, глушители, радиаторы, аудиосистемы местного производства можно обнаружить в автомобилях, собранных в Германии, Испании, Франции, Англии и США. Более того, в ЮАР разработали и свои, африканские ноу-хау в области производства самоблокирующихся дифференциалов, сварки алюминиевых радиаторов, устой-

Малыш «Смарт» тоже получил здесь закалку и путевку в жизнь.



Чай, урюк, кишмиш, хурма.

чивых к работе в жарком климате и пыльной атмосфере.

Местная жара и пыль сделали ЮАР излюбленным местом для тестов перспективных автомобилей. Например, «Смарт» и «Мерседес-Бенц» С-класса намотали здесь немало миль, еще будучи закамуфлированными от вездесущих промышленных шпионов.

ВСЕХ ДОВЕЗЕМ!

В начале апреля в Гамбурге стартовал пробег Road to South Africa протяженностью 24 000 км с финишем в Йоханнесбурге как раз 11 июня – в день открытия чемпионата. На маршрут, проходящий через 17 африканских стран, вышли четыре новеньких «КИА-Соренто». Выбор марки не случаен: именно «КИА моторс» с 2005 года стала одним из шести главных спонсоров ФИФА и официальным партнером чемпионатов 2010 и 2014 годов.

Есть у чемпионата и другие спонсоры. Футболистов будут перевозить 460 новеньких автобусов «Мерседес-Бенц О 500 RSD», собранных здесь же, на заводе в Ист-Лондоне. Шасси для них поставляет другая футбольная держава – Бразилия. ЗР

За рулем

№06 2010 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 948-й

Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц



ТИРАЖ 450 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.
Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Брат на брата

Построенный на платформе «Лансера», новый «Мицубиси-ASX» ныряет в нишу компактных кроссоверов с явным намерением потеснить прежде всего «Ниссан-Кашкай».
На страницах ЗР предстанут также «Рено-Дастер», «Вольво-S60» второго поколения и обновленный БМВ-X5.

Не попасть впросак

Как выкрутиться, если колесо проколото, а запаски нет; чем хороши СВ-радиостанции; можно ли «спрятать» госномер на машине от милицейской видеокамеры?

Дважды третий

Полюбившийся россиянам (а главное, россиянкам) «Ситроен-C3» пережил смену поколений. Каков нынешний C3 на фоне аналогов, покажет тест ЗР.



